This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HRL
40
C16

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE 3057
B57

Die Rechte

der ausschl. priv.

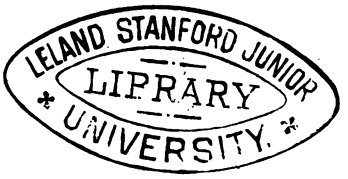
Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eine eisenbahnrechtliche Studie

von

Dr. Anton Bezecny,
k. k. Regierungsrath und Generalsecretär der k. k. priv.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wien 1887
Manz'sche k. k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung
I. Kohlmarkt 7.



H 428

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit ist vor beiläufig vier Jahren geschrieben und war schon damals für den Druck bestimmt.

Es standen jedoch der Realisirung meiner Absicht Gründe entgegen, welche sich der Erörterung an diesem Orte entziehen. Heute bestehen diese Gründe nicht mehr, denn das Privilegium der ausschl. privil. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 4. März 1836 ist mit dem 31. December 1885 erloschen, an dessen Stelle ist die der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn verliehene neue Concession vom 1. Jänner 1886 in Kraft getreten, und die Frage der Erneuerung des Nordbahnprivilegiums hat damit ihre Actualität verloren.

Allein der Zweck dieser Schrift war schon ursprünglich ein doppelter: ein äußerer und ein innerer. Der äußere Zweck bestand darin, allen Jenen, die berufen waren, sich an den zu jener Zeit in Sicht gestandenen Verhandlungen zwischen der k. k. Regierung und der Nordbahn unmittelbar oder mittelbar zu betheiligen, oder die denselben aus irgend einem anderen Grunde ein tieferes Interesse entgegentrugen, eine streng objective, wissenschaftlich begründete, möglichst vollständige und möglichst klare Darstellung der Rechtslage dieser Bahngesellschaft zu bieten, und ihnen so die Orientirung über die den Ausgangspunkt der Verhandlungen bildenden materiell-rechtlichen Voraussetzungen zu erleichtern.

Der innere Zweck war aber darauf gerichtet, eine Monographie über die auf der Eisenbahngesetzgebung eines halben Jahrhunderts aufgebaute vielgestaltige Rechtssphäre des der Zeit nach ersten und auch nach seiner volkswirthschaftlichen und finanziellen Seite zu den ersten zählenden Locomotiveisenbahn-Unternehmens Oesterreichs zu liefern, und in Anlehnung an die singulären Rechtsverhältnisse der Nordbahn mannigfache vielfach noch ungelöste, ja zum Theil publicistisch noch gar

nicht behandelte Fragen des modernen österreichischen Eisenbahnrechtes in Discussion zu ziehen.

Dieser selbstgestellten doppelten Aufgabe mag ich wohl auch die freundliche Aneiferung verdanken, die mir von mehreren Seiten in der Richtung zu Theil wurde, mit der Publikation der vorliegenden Studie auch jetzt noch hervorzutreten. So übergebe ich denn die Arbeit in ihrer ursprünglichen Verfassung, in Form, Umfang und Inhalt unverändert, der Oeffentlichkeit, wohl fühlend, daß dieselbe durch die nachträgliche Berücksichtigung der späteren Erscheinungen auf dem Gebiete der „Nordbahnlitteratur", der Protokolle der Reichsrathsverhandlungen, des merkwürdigen Gutachtens des Präsidenten des Obersten Gerichtshofes ꝛc. eine werthvolle Erweiterung und Bereicherung hätte erfahren können.

So verlockend diese Aussicht war, so glaubte ich der Versuchung doch widerstehen zu müssen, weil einerseits eine solche Ausdehnung des Umfanges dieser Schrift heute keine Berechtigung, weil keinen praktischen Zweck, mehr hätte, und andererseits der Charakter, den ich derselben mit Vorbedacht aufgeprägt habe, und welchen ich aus mehrfachen Gründen erhalten wollte, dadurch verwischt worden wäre. Auch darf ich wohl sagen, daß mir alle diese Erscheinungen, Verhandlungen und Gutachten eine andere Rechtsüberzeugung nicht beizubringen vermochten. — Vielleicht wird dieser Standpunkt zum mindesten bei Denjenigen Anklang finden, welche schon mit dem Manuscripte, vor den Verhandlungen über die Privilegiumsfrage, nähere Bekanntschaft gemacht haben, und deren wohlwollendes und anerkennendes Urtheil mich für alle Fälle gegen den Klageruf „oleum et operam perdidi" assecurirt; vielleicht wird auch eine strengere Kritik geneigt sein, der Schrift zum Theile einen rechtshistorischen, zum Theile einen dogmatischen actuellen Werth nicht ganz abzusprechen.

Wien, im März 1887.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

Vorwort III

Erste Abtheilung.

Der Eisenbahnbesitz der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einleitung. Eintheilung der Eisenbahnlinien der Nordbahn in drei Gruppen 1

Erste Bahngruppe.

A. Allgemeines.

I. Die Bahnlinien dieser Gruppe. Begründung ihrer Zusammenfassung.

Die Linien des Privilegiums vom 4. März 1836 und des Vertrags vom 26. Juni 1858. — Bedeutung des Uebereinkommens vom 25. April 1853, und der Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 für die Privilegialrechte 2

II. Dauer des Privilegiums.

a) bezüglich der Linien der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 . . . 7
b) bezüglich der Linien der Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858. 12

B. Die Eigenthumsfrage.

Einleitung. Gemeinschaftlichkeit der rechtlichen Grundlage 13

I. Das staatliche Heimfallsrecht.

Allgemeine Bemerkungen. §. 9 der Directiven vom Jahre 1838. Die Vertragsurkunde vom Jahre 1858. Die privilegirten Nordbahnlinien nicht heimfällig . 14

II. Privatgut — öffentliches Gut.

Die Privateisenbahnen überhaupt und die privilegirten Nordbahnlinien insbesondere kein öffentliches Gut. Das Hofkanzleidecret vom 23. December 1841. Hofkanzleidecret vom 18. Februar 1847. Regierungsverordnung vom 23. December 1838. Hofkanzleidecret vom 10. Juli 1838. Justizhofdecret vom 8. November 1842 19

III. Vollständiges und immerwährendes Eigenthum.

Wahres — ungetheiltes — ewiges Eigenthum der Gesellschaft an den privilegirten Linien 30

Seite

IV. Umfang des Eigenthums. (Real- und Mobilarzugehörungen.)

Zugehör im Sinne des a. b. G. B. Zugehör im vulgären Sinne des Wortes. Zugehörungen der Unternehmung soviel wie das reale Substrat derselben. „Real- und Mobilar"-Zugehörungen soviel wie Immobilar- und Mobilar-Zugehörungen. Kauf, Tausch und Expropriation als Titel der Eigenthumserwerbung. Die Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 als Interpret des im 1836er Privilegium begründeten Eigenthumsrechtes 35

V. Das Verhalten der Nordbahn und der Regierung gegenüber der Eigenthumsfrage und den 1838er Directiven.

Stetes Hervorkehren des reinen Privatcharakters der Unternehmung und ihres Immobilarbesitzes. 1. Das Programm vom 22. Februar 1836; 2. Bestreben, von der Entrichtung der Grundsteuer enthoben zu werden; 3. die Opposition gegen die Beigabe eines Regierungscommissars; 4. der Beschluß der 6. Generalversammlung hinsichtlich der Bewerbung um die Baubewilligung für die Strecke Gänserndorf-Marchegg; 5. das Gesuch vom 11. Februar 1843 um Gleichstellung mit den Staatsbahnen und die Resolution der Hofkammer vom 24. Februar 1843; 6. die Denkschrift gelegentlich des 25jährigen Jubiläums vom Jahre 1861 . . 43

VI. Die Gewähranschreibung im Eisenbahnbuche.

Dem Ansuchen um die Einverleibung des Eigenthumsrechtes nur theilweise Folge gegeben. Die Eintragung der in dem Privilegium begründeten Rechte präjudicirt der Eigenthumsfrage nicht. Die Motive der oberstgerichtlichen Entscheidung 50

C. Das Erlöschen des Privilegiums.

I. Was erlischt?

Ueber die Ausschließlichkeit der Bahntrace. Ueber das privilegirte Betriebs- und Transportrecht 57

II. Die Erneuerung des Privilegiums.

Pactum de contrahendo. Moralische Pflicht. „Wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen." Das Versprechen der Privilegiumserneuerung als Aneiferung für die Ausführung des Projectes und als Preis für das übernommene Risico. Die Privilegialrechte sind jura quaesita. Das Erneuerungsrecht als Reservat des Monarchen. Das kaiserliche Mandat „keinen Anstand zu nehmen, wenn ꝛc." Der Anspruch der Privilegiumserneuerung wäre nicht gegen das Staatsoberhaupt, sondern gegen die Staatsverwaltung gerichtet. Die einzelnen Privilegialrechte in Rücksicht auf die Erneuerungsfrage. Die Ausschließlichkeit. Das Eigenthumsrecht. Die Straffanction. Die Zeitdauer. Die Bedingung, wenn sich die Unternehmung „als nützlich bewährt hätte". Vereinbarkeit der Privilegiumserneuerung mit den heutigen Staatsinteressen und öffentlichen Rücksichten. Nicht die Nützlichkeit der einzelnen Privilegialrechte, sondern die Nützlichkeit des Unternehmens bildet das Beweisthema 66

Zweite Bahngruppe.

I. Allgemeines.

Seite

Die Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 als gemeinsames Merkmal dieser Bahngruppe. Die materiellen Rechtsnormen der Directiven. Parallele mit den Privilegialrechten. Das staatliche Heimfallsrecht. Schwierigkeiten in Betreff der Bestimmung der heimfälligen und der im Eigenthum der Unternehmung verbleibenden Realitäten. Bedeutung des bei der Unternehmung verbleibenden Immobilarbesitzes. Die Norm des §. 9 Schlußsatz der Directiven für den Fall, daß die Concessionsdauer für die Bauauslagen keinen zureichenden Ersatz bieten würden. Die Eintragung im Eisenbahnbuche 87

II. Die einzelnen Linien dieser Gruppe.

1. Floridsdorf-Jedlesee. Datum, Dauer, Anfangs- und Endtermin der Concession. Die an die Concessionsertheilung geknüpften Bedingungen. Die auf die Directiven sich gründenden Rechte rücksichtlich dieser Bahnlinie. Volle Tariffreiheit. Der Abverkauf der Theilstrecke Jedlesee-Stockerau. Heimfallsrecht. Einlösungsrecht. Zusammenhang mit dem Nordbahnunternehmen 95

2. Gänserndorf-Marchegg. Datum, Anfangs- und Endtermin der Concession. Rechte 99

3. Oberberg-preußische Grenze. Datum, Anfangs- und Endtermin der Concession. Rechte 100

Dritte Bahngruppe.

I. Allgemeines.

Das Concessionsgesetz vom 14. September 1854 die gemeinschaftliche Grundlage. Parallele mit den Concessionsdirectiven vom Jahre 1838. Das staatliche Heimfallsrecht. Dessen Umfang und Einfluß auf die Eigenthumsrechte an den Privatbahnen. Dominium temporale. Die Eintragung im Eisenbahnbuche (nicht des Eigenthums, sondern der „Rechte"). Parallele zwischen den Rechten aus dem Privilegium und aus dem Concessionsgesetze 101

II. Die einzelnen Linien dieser Gruppe.

1. Die mährisch-schlesische Nordbahn. Richtung. Dauer und Inhalt der Concession. Das staatliche Heimfallsrecht. Das staatliche Einlösungsrecht. Die Zinsengarantie. Steuerbefreiung. Einstellung der Erwerb- und Einkommensteuer in die Betriebsrechnung 109

2. Die Lundenburg-Grußbach-Zellerndorfer Bahn. Richtung. Die käufliche Erwerbung. Concessionsdauer. Eigenthum. Heimfallsrecht. Einlösungsrecht des Staates. Steuer- und Gebührenbefreiung 114

3. Die Bielitz-Saybuscher Bahn. Rechte. Einlösungsrecht und Heimfallsrecht des Staates. Steuer- und Gebührenbefreiung. Concessionsdauer 116

4. Der Antheil an der Wiener Verbindungsbahn. Käufliche Erwerbung seitens der sechs in Wien einmündenden Bahnen. Uebereinkommen über die Concessionsbedingungen. Das Heimfallsrecht des Staates. Eigenthumsrechte der (offenen) Gesellschaft. Concessionsdauer. Antheilswerth 118

Zweite Abtheilung.

Der anderweitige Besitz der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

I. Allgemeines.

Seite

Welcher Besitz hieher gehört. Eigenthumsrechte 120

II. Der Montanbesitz.

Begründung der Verschiedenheit von dem Eisenbahnbesitze. Den Beschränkungen der Eisenbahngesetze nicht unterworfen. Darstellung des Bergwerks- und Montanbesitzes 120

III. Andere nicht in das Eisenbahnbuch gehörige Realitäten.

Das staatliche Heimfallsrecht reicht nicht über den eisenbahnbücherlichen Besitz hinaus, kann sich aber auf Theile desselben beschränken. Anwendung auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Vollständiges Eigenthum derselben an solchen Realitäten auch nach Ablauf der Concessionsdauer. Die einzelnen Realitäten 123

IV. Die gesellschaftlichen Fonde.

Entstehung. Freies Eigenthum der Gesellschaft. Die einzelnen Fonde . 128

Anhang.

1. Uebersichtstabelle der privilegirten und concessionirten Nordbahnlinien nebst Angabe der wichtigsten eisenbahnbücherlichen Eintragungen 131
2. Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 134
3. Privilegium vom 12. April 1840 für die Flügelbahn Floridsdorf-Jedlesee (Stockerau) 138
4. Concession vom 7. Juni 1845 für die Flügelbahn Gänserndorf-Marchegg . 140
5. Concession vom 18. März 1847 für die Flügelbahn Oderberg-Landesgrenze 141
6. Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 über den Ankauf der vormals k. k. westgalizischen Staatseisenbahn (Krakau-Oberschlesischen Bahn) 142
7. Die Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 151
8. Das Concessionsgesetz vom 14. September 1854 159
9. Statuten der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 4. November 1836 . 167

Anmerkung. Ich habe die Concessionsurkunden für die mährisch-schlesische Nordbahn vom 6. Mai 1867, für die Lundenburg-Grußbach-Zellerndorfer Bahn vom 28. August 1876 nebst den nicht aufgehobenen Artikeln der Concessionsurkunden vom 4. September 1870 und 14. Augnst 1872, endlich für die Bielitz-Saybuscher Bahn vom 30. Mai 1876 nicht aufgenommen, weil sie von anderen modernen Eisenbahnconcessionen nicht wesentlich abweichen und den Umfang dieses Werkes nur unnöthiger Weise erweitern würden.

Erste Abtheilung.

Der Eisenbahnbesitz der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einleitung.

Die sämmtlichen Eisenbahnlinien der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn lassen sich mit Rücksicht auf die Grundlage, auf welcher sie theils ins Leben gerufen wurden, theils aus fremdem Besitze an die Gesellschaft übergegangen sind, und welche den Maßstab für die Beurtheilung der ihr darauf zustehenden Rechte abgibt, in drei Gruppen eintheilen.

Die erste Gruppe umfaßt jene Linien, welchen das Privilegium vom Jahre 1836 als Substrat dient; das ist die Hauptbahn von Wien bis Krakau mit den Flügelbahnen Lundenburg-Brünn, Prerau-Olmütz, Schönbrunn-Troppau, Dziedit-Bielitz und Biala, Trzebinia-russische und preußische Grenze.

Die zweite Gruppe umfaßt jene Flügelbahnen der Hauptbahn, welche auf Grund der Concessionsdirectiven von Jahre 1838 concessionirt worden sind und zwar die Strecken: Floridsdorf-Jedlesee (früher Floridsdorf-Stockerau), Gänserndorf-Marchegg und Oderberg-Landesgrenze.

Die dritte Gruppe endlich umfaßt jene Linien, welche auf Grund des Concessionsgesetzes vom Jahre 1854 concessionirt wurden, und zwar die mährisch-schlesische Nordbahn, die Lundenburg-Grußbach-Zellerndorfer Bahn, die Bielitz-Saybuscher Bahn und den Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an der Wiener Verbindungsbahn.

Diese Eintheilung entspricht im Ganzen und Großen auch der historischen Reihenfolge der Entstehung resp. Acquisition der gedachten Linien.

Eine nennenswerthe Ausnahme hievon macht nur der in Galizien liegende Theil der Hauptbahn von Oswiecim nach Krakau und der von

Trzebinia an die Reichsgrenze gegen die beiden nordischen Nachbarmächte führende Flügel, welcher Bahncomplex erst im Jahre 1858, also schon unter der Herrschaft des 1854er Concessionsgesetzes, in den Besitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangte.

Allein der Zweck der vorliegenden Schrift ist nicht der, eine systematische Entwicklungsgeschichte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu liefern, sondern der, die Rechte, welche der Gesellschaft in Ansehung dieses Unternehmens zustehen, unbefangen zu prüfen und objectiv darzustellen; die Aufgabe derselben ist also keine historiographische, sondern eine dogmatische; es kann und soll uns daher der erwähnte kleine Anachronismus nicht beirren. Im Gegentheil wird sich die Zweckmäßigkeit, ja die innere Nothwendigkeit der Zusammenziehung der bezeichneten Linien in eine (die erste) Gruppe leicht erweisen lassen und bald aus dem Nachfolgenden ergeben.

Erste Bahngruppe.

A. Allgemeines.

I. Die Bahnlinien dieser Gruppe; Begründung ihrer Zusammenfassung.

Wie bereits angedeutet, zerfallen die Linien dieser Gruppe wieder in zwei Partien:

auf der einen Seite stehen die unterm 4. März 1836 privilegirten, auf der anderen die in der Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 begriffenen Strecken.

Zu den ersteren gehören die folgenden Linien:

von der Hauptbahn die Strecke:

Wien-Oswiecim,

und die Flügelbahnen:

Lundenburg-Brünn,
Prerau-Olmütz,
Schönbrunn-Troppau und
Dziedit-Bielitz-Biala;

zu den letzteren: die Fortsetzung der Hauptbahn von Oswiecim bis Krakau und die Seitenbahn von Trzebinia an die russische und preußische Grenze bei Szazakowa (russischerseits Granica, resp. Slupun, preußischerseits Myslowitz).

Zwar erstreckte sich das Privilegium vom Jahre 1836 auf die Linien Wien-Bochnia und die weiteren Flügelbahnen „zu den Salzmagazinen Dwory, Wieliczka und bei Bochnia"; allein verschiedene Umstände ließen bei der Gesellschaft den Wunsch aufkommen, von dem Ausbaue der Bahn bis Bochnia und zu den bezeichneten Salzmagazinen entbunden zu werden.

Nachdem ihr schon 1844 eine zehnjährige Verlängerung der Baufrist bewilligt worden war[1]), gelang es ihr im Jahre 1853 zu erreichen, daß ihr die Verpflichtung dieses Ausbaues von Oswiecim nordwärts gegen anderweitige Zugeständnisse erlassen wurde.[2])

Hiedurch erfuhr das Gebiet, auf welches sich die Privilegienrechte der Gesellschaft ursprünglich erstrecken sollten, eine kleine Einschränkung.[3])

---

[1]) A. h. Entschließung vom 5. März, Hofklzd. vom 9. März 1844, Z. 7680/740.

[2]) Uebereinkommen vom 25. April 1853, H. M. V. Bl. Nr. 42, in Folge a. h. Entschließung vom 20. März 1853 zwischen der hohen Staatsverwaltung und der Nordbahn-Direction abgeschlossen.

[3]) Es verdient herrorgehoben zu werden, daß der Inhalt der Privilegialrechte im übrigen durch das besagte Uebereinkommen in keiner Weise modificirt oder eingeengt wurde. Ein Zweifel könnte sich diesfalls nur hinsichtlich der Postbeförderungspflicht ergeben. Da nämlich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Grunde des Privilegiums zur unentgeltlichen Beförderung der k. k. Post nicht verpflichtet war, und sie sich durch das in Rede stehende Uebereinkommen dem §. 68 der Betriebsordnung vom 16. November 1851, welcher die unentgeltliche Postbeförderung den Privatbahnen auferlegt, unterworfen hat, so könnte man leicht glauben, daß sie sich hiedurch eines nicht unwichtigen Privilegialrechtes begeben habe. Dies wäre jedoch ein Irrthum.

Durch die bezügliche, laut §. 6 des Uebereinkommens getroffene Vereinbarung fand nämlich bloß ein Streit seinen Abschluß, welcher sich zwischen der Direction und der Staatsverwaltung über die Frage entsponnen hatte, ob die Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund des Privilegiums vom Jahre 1836 zur unentgeltlichen Beförderung der Post, incl. der in den ambulirenden Postwaggons reisenden Beamten, Conducteure und Diener, oder ob das Aerar zur Leistung der tarifmäßigen Gebühren für die Inanspruchnahme der gesellschaftlichen Linien für diese Zwecke verpflichtet sei. Die Staatsverwaltung anerkannte laut §. 6 des genannten Uebereinkommens ihre Zahlungsverpflichtung und wurde auf dieser Grundlage ein Vergleich geschlossen, welchem zufolge die Direction sich gegen eine Vergütung pro praeterito und Zahlung eines jährlichen Pauschalbetrages pro futuro verpflichtete, die Post vom 21. Februar 1852 angefangen unter den näher präcisirten Bedingungen und Modalitäten nach Vorschrift der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (insbesondere des §. 68 derselben) zu besorgen.

Es folgt hieraus, daß das auf Punkt 8 des Privilegiums sich gründende Recht der Nordbahn, die Postbeförderung nur gegen Entgelt zu besorgen, hiedurch nachdrücklich sanctionirt wurde.

Die übrigen Punkte des Uebereinkommens beziehen sich auf die Festsetzung der

Aber es sollte bei dieser Restriction nicht verbleiben; denn wenige Jahre später wurde sie durch eine namhafte Ausdehnung der Territorialherrschaft des Privilegiums vollends aufgewogen, das Letztere aber zugleich durch einen bedeutungsvollen Act neuerdings rechtsförmlich bekräftigt.

Dies geschah durch die Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858, mittelst welcher die Nordbahn die k. k. westgalizische Staatseisenbahn käuflich erworben hat.[4])

Diese k. k. westgalizische Staatseisenbahn umfaßte die Linien der vormaligen Krakau-Oberschlesischen-Bahngesellschaft (Slupun an der preußischen Grenze bis Krakau und Szczakowa-russische Grenze) und den Flügel Trzebinia-Oswiecim, welch' letztern die österreichische Regierung, nachdem sie im Jahre 1850 die vorgenannten Krakau-Oberschlesischen Strecken gekauft hatte[5]), zur Herstellung der Verbindung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn selbst baute.

Obgleich damals das sogenannte Concessionsgesetz vom 14. September 1854, R. G. B. Nr. 238, schon längst wirksam und damit das zu Beginn der vierziger Jahre abandonnirte Privatbahnprincip wieder zu Ehren gebracht und, mit erneuter wahrhaft elementarer Vehemenz reactivirt, auch von höchst erfolg- und segensreicher Wirkung begleitet war, waren es doch nicht die Grundsätze dieser Gesetzesnorm, sondern die Basis des Privilegiums vom 4. März 1836, auf welche sich die Betriebsbewilligung für diese Linien stützte.

Ohne mich mit der Nachforschung nach den Gründen dieser merkwürdigen und einzigen Erscheinung zur Zeit des neuen Concessionssystems des Weiteren zu befassen — da mich dies von meinem Ziele zu

---

Baufrist für die Strecke Oderberg-Oswiecim und die Flügelbahnen nach Troppau und Bielitz (§. 2), auf die Eisenbahnstrecke Marchegg-Preßburg (§§. 3, 4, 5), den durchgehenden Verkehr „von einer Staatsbahn auf die andere" (§. 7) und auf die Rechnungsmängel aus dem von der Nordbahn besorgten Betriebe der nördlichen Staatsbahn (§. 8), sind daher für die Privilegialrechte von keiner Bedeutung.

[4]) Diese Urkunde wird gemeiniglich Concessionsurkunde genannt; so bei Pollanetz und Wittek, Sammlung der das österr. Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze ꝛc., Wien 1871, II. Bd., I Abth., S. 22.

Diese Bezeichnung ist jedoch nicht richtig, da darin von einer „Concession" keine Rede ist und ein Zusammenhang mit dem Concessionsgesetze vom Jahre 1854 nicht besteht. Sie ist vielmehr die Privilegiumsurkunde für die angeführten Linien. Sie selbst nennt sich in §. 8 ein Uebereinkommen, im §. 18 einen Vertrag.

[5]) Staatsvertrag vom 30. April 1850, s. V. Bl. für Posten, Eisenbahnbetrieb und Telegraphen, Nr. 84—88 vom 21. Juni 1850.

weit abbringen würde — will ich mich mit der constatirten historischen Thatsache begnügen, mag man nun die Erklärung derselben entweder im damaligen finanziellen Gedränge, in das die österreichische Staatsmaschine gerathen war und welches die Lenker ihres Geschickes bestimmte, alle Staatsbahnen sozusagen à tout prix loszuschlagen, oder in der staatsmännisch erfaßten Idee, das Privatbahnsystem strengstens und bis zu den äußersten Consequenzen durchzuführen, oder aber — was am nächsten liegt und am wahrscheinlichsten ist — in dem Werthe der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommenen sonstigen Gegenleistungen, oder aber in noch anderen Motiven erblicken.

Für die Privilegialrechte der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist und bleibt es jedenfalls von der höchsten Wichtigkeit und rechtlichen Bedeutung, daß diese k. k. westgalizische Staatseisenbahn laut §. 1 der Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 „in das Eigenthum der k. k.[6]) a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten" überging, „welche der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 rücksichtlich der bereits im Besitze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft befindlichen Strecken entsprechen." [7])

Nach Wortlaut und Intention dieser Stelle sollen also die der Nordbahn zustehenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten in Rücksicht auf die Linien der westgalizischen Eisenbahn dieselben sein, wie in Rücksicht auf die Linien des Privilegiums.

Hiedurch allein ist schon zwischen den Linien der beiden Urkunden, wie zwischen diesen selbst, ein so inniger Zusammenhang hergestellt, daß beide Urkunden zusammengenommen eine gemeinschaftliche und einheitliche Unterlage für die Beurtheilung der der Kaiser Ferdinands-Nord-

---

[6]) Die Bezeichnung „k. k." konnte hier nur irrthümlich gebraucht werden, da sie der Gesellschaft nicht zustand, welcher zufolge der a. h. Entschließung vom 9. April 1836 (Hofkzld. vom 13. April 1836, n. ö. Prov. Ges. Slg. S. 721) der Name:

„Kaiser Ferdinands-Nordbahn"

beigelegt wurde. Laut §. 22 der von der k. k. vereinigten Hofkanzlei unterm 4. November 1836 genehmigten Gesellschaftsstatuten lautet jedoch die Firma:

„ausschließend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn",

welche Firma auch in dem Handelsregister protokollirt ist.

[7]) Die Staatsverwaltung hat sich lediglich den Fahrfundusinstruktus und die dazu gehörigen Ausrüstungsgegenstände vorbehalten.

Davon hat jedoch die Nordbahn nachher 6 Stück Lastwagen angekauft (s. Gesch. Ber. pro 1859, S. 41), der Rest ist von der k. k. priv. galiz. Carl Ludwig-Bahn übernommen worden (s. Protokoll, ddo. Krakau, den 31. August 1858, betreffend die Uebergabe und Uebernahme der westgal. k. k. Eisenbahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn).

bahn zustehenden fundamentalen Rechte hinsichtlich der Hauptbahn von Wien bis Krakau und der darin genannten Flügelbahnen angesehen werden können.

Die Abweichungen des Uebereinkommens vom 26. Juni 1858 in Bezug auf einige der Nordbahn in Betreff der galizischen Linien auferlegte neue Verpflichtungen werden zwar, wie sich von selbst versteht, stets zu respectiren sein und z. B. bei der Erneuerungsfrage des Privilegiums in Betracht kommen müssen, aber sie werden doch die hervorgehobene Gemeinschaftlichkeit jener rechtlichen Basis nicht alteriren.

Dergleichen sind die ausdrückliche Unterwerfung unter die mit diesem Vertrage, resp. mit dem Privilegium vom Jahre 1836 nicht in Widerstreit befindlichen Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851[8]), die Verpflichtung bei Dienstverleihungen geeignete Militärs vor anderen Bewerbern zu berücksichtigen[9]), bei den Fahrpreisen für Militärpersonen und Frachtsätzen für Militärgepäck nnd Militärgut gewisse Begünstigungen eintreten zu lassen[10]), die unentgeltliche Beförderung von Staatsbeamten und -Dienern, welche zur Wahrung des auf diese Bahn bezüglichen staatlichen Interesses reisen[11]), die unentgeltliche Postbeförderung[12]); ferner die Errichtung und Beaufsichtigung von Staatstelegraphen längs der Bahn[13]), die Mitbenützung des Bahnhofes zu Krakau seitens der Anschlußbahn[14]), endlich die Verfrachtung der in Szczakowa aufgegebenen inländischen Kohle in der Richtung bis Krakau und darüber hinaus zu einem ermäßigten Tarifsatze.[15])

Man sieht, es sind lauter Bestimmungen, welche bei der großen Frage nach den der Gesellschaft zustehenden Fundamentalrechten zu dem Bahnunternehmen, wie hinsichtlich des Eigenthumsrechtes, der Tariffreiheit, der Nichtheimfälligkeit an den Staat, der Verlängerung der Privilegialrechte ꝛc. nicht ins Gewicht fallen.

Wenn sich die behauptete Nothwendigkeit der Zusammenfassung der in Rede stehenden Linien in eine einzige Gruppe aus dem Gesagten von selbst ergibt, so wird dieselbe geradezu evident angesichts der Bestimmung des §. 2 der 1858er Vertragsurkunde, welche da lautet:

„Die Staatsverwaltung genehmigt daher nicht nur allein den Besitz der erwähnten galizischen Eisenbahnlinie nach der Privilegiumsurkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sondern berechtigt die Nordbahn-

[8]) §. 18, al. 1 Vertr. Urk.
[9]) §. 18, al. 2 eod.
[10]) §. 19 eod.
[11]) §. 20 eod.
[12]) §. 21 eod.
[13]) §§. 22 u. 23 eod.
[14]) §. 24 eod.
[15]) §. 25 eod.

gesellschaft auch, den Betrieb auf Basis dieser Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836, sowie mit Rücksicht auf die späteren Nachträge zu der besagten Urkunde, nämlich: 1. Nachtrag vom 10. April 1836, betreffend die Benennung der Bahn, 2. Uebereinkommen vom 25. April 1853, betreffend den Bau und diverse Betriebsangelegenheiten (soweit das Letztere auf die abgetretenen westgalizischen Strecken Anwendung findet) einzuleiten und bis zum Jahre 1886 zu führen."

Eines weiteren Commentars bedarf es nicht.

II. Dauer des Privilegiums.

a. Das Privilegium vom 4. März 1836 ist von S. Majestät dem Kaiser dem Wechselhause S. M. von Rothschild verliehen und von diesem auf Grund des 1. Punktes[1]) auf die Aktiengesellschaft der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn rechtsförmlich u. z. mittelst der Cession vom 19. Mai 1836 übertragen worden.[2])

Nachdem die Gesellschaft so in den rechtmäßigen Besitz des Privilegiums gelangt ist, fragt es sich vor Allem um die Dauer, auf welche dasselbe ertheilt wurde, bezw. um den terminus a quo und den

---

[1]) Punkt 1 lautet: „Dem Wechselhause Rothschild soll es nämlich freistehen, zur Ausübung dieses ihm allergnädigst bewilligten Privilegiums einen Actienverein zu bilden" ꝛc.

[2]) Vgl. §. 1 der Gesellschaftsstatuten.

Die Vorschrift, wonach vom Monarchen selbst ertheilte Privilegien bei jeder Regierungsveränderung binnen Jahresfrist zur höchsten Bestätigung (Confirmation) vorgelegt werden müssen, widrigenfalls sie als erloschen betrachtet werden (Hofkzld. v. 25. Mai 1792, Pol. G. Slg. I), ist veraltet und nicht mehr anwendbar, da sie mit dem §. 13 a. b. G. B., durch welchen die ältere Auffassung eines Privilegiums, namentlich auch die der Josefinischen Gesetzgebung, beseitigt wurde, und mit den gesetzlichen Bestimmungen über das Erlöschen erworbener Rechte unvereinbar ist. Sie ist auch mit der herrschenden Ansicht, welche in den Privilegien als „Einzelgesetzen" lediglich die Entstehungsquelle von Rechten erblickt, und mit §. 9 a. b. G. B. nicht in Einklang zu bringen ist. Vgl. Dr. Unger, System, Leipzig 1868, I. 593 ff. u. Anm. 53, dann II. 315, 320 u. I. 52, aber auch II. S. 320, Z. 3. — Uebrigens ist das Nordbahnprivilegium unter der glorreichen Regierung Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef I. a. h. Orts wiederholt direct und indirect anerkannt worden.

Vgl. Uebereinkommen vom 25. April 1853, Concessionsurkunde vom 26. Juni 1858, H. M. E. vom 23. October 1858, Z. 21176, §. 7 al. 2 der Concessionsurkunde für die mähr.-schles. Nordbahn vom 6. Mai 1867 (sämmtlich bei Pollanetz a. a. O.); Erlaß des Min. des Innern vom 5. Juni 1867, Z. 9162/440, an die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn u. a.

terminus ad quem, m. a. W. um Beginn und Ende der Giltigkeit desselben.

Die Dauer des Privilegiums beträgt 50 Jahre und ist wiederholt klar ausgesprochen; so gleich im Eingang, wo es heißt: „auf fünfzig nach einander folgende Jahre", und an anderen Stellen.

Die 50 Jahre laufen zweifellos im Jahre 1886 ab.

Aber damit ist die obige Frage nicht gelöst; sie wird erst schwierig, sobald der Tag des Beginnes und des Ablaufes bestimmt werden soll. Und dies ist weder der 3. noch der 4. März, wie gemeiniglich angenommen wird.

Den Weg zur richtigen Beantwortung dieser Frage weist uns al. 2 des 12. Punktes der Privilegiumsurkunde:

„Wenn nun die gesetzlichen Bedingungen — heißt es dort — getreulich in Erfüllung gebracht werden, so soll die Unternehmung nicht nur dieses ihr verliehenen allergnädigsten Privilegiums sich zu erfreuen haben, sondern Wir verordnen zugleich, daß während 50 Jahren vom Tage der öffentlichen Kundmachung dieser Urkunde anzufangen sich außer dem Wechselhause S. M. von Rothschild, seinen Erben oder Cessionären, und überhaupt der Aktiengesellschaft Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Eisenbahn ..... zu errichten ꝛc."

Der Anfangstermin ist somit der Tag der öffentlichen Kundmachung, der Privileginmsurkunde und weder der Tag der Datirung [3]), noch der Tag der Intimation an das Wechselhaus.

Welcher ist nun der Tag dieser Kundmachung?

Diese Frage läßt sich nicht so glatt beantworten und zwingt mich, auf die Art der Gesetzespublicationen in früherer Zeit überhaupt und die Kundmachung des Privilegiums insbesondere etwas näher einzugehen.

Die allgemein rechtsverbindliche Form der Publication der Gesetze und Verordnungen erfolgte vom Jahre 1780 bis zum Jahre 1848 vermittelst der sogenannten politischen Gesetzsammlung durch die politischen Behörden. [4])

---

[3]) Dem §. 9 des Privilegiumspatentes vom 31. März 1832, Pol. G. Slg. LX. Bd. Nr. 31, und dem Hofkammerdecrete vom 3. Jänner 1837, Pol. G. Slg. LXV. Bd. Nr. 3 zufolge beginnt die Dauer eines Privilegiums zwar von dem Datum der Privilegiumsurkunde, doch hätte diese Bestimmung hier schon deshalb keine Anwendung, weil dieses Patent ebenso wie das durch dasselbe aufgehobene Patent vom 8. December 1820 lediglich von Industrieprivilegien handelt.

[4]) Hofkzld. vom 16. November 1827, Nr. 2319; s. Dr. Pfaff, Commentar, 1877, I. S. 141, Anm. 65.

Unser Nordbahnprivilegium findet sich in dieser offiziellen Gesetzessammlung zwar vor, ist jedoch erst im 64. Bande vom Jahre 1838 sub Z. 50, S. 439 und zwar ohne Bezeichnung des Tages, mit welchem dasselbe in Wirksamkeit getreten ist oder treten soll, publicirt.

Die so verspätete Publication in der politischen Gesetzsammlung einem Versehen zuzuschreiben ist unzulässig; weit eher könnte sie ihre Erklärung darin finden, daß sie ursprünglich gar nicht beabsichtigt sein mochte, zumal die öffentliche Kundmachung „in der gewöhnlichen Art" für die Provinz seitens der Landesbehörden durch das Hofkanzleidecret vom 4. März 1836, Z. 6100, ausdrücklich vorgesehen und angeordnet wurde.[5]) Wäre letzteres nicht der Fall, — man könnte leicht in Versuchung kommen anzunehmen, daß das Privilegium als solches aus dem Grunde, weil — um mit Unger (System I. S. 52.) zu sprechen — ein Privilegium überhaupt „keine allgemeine einen Rechtssatz enthaltende Norm, wie das singuläre Recht, sondern bloß die individuelle Normirung eines concreten Rechtsverhältnisses" ist, anfangs vielleicht zur allgemeinen Publication nicht für geeignet gehalten wurde.[6])

Aber den Tag des Beginnes der Wirksamkeit des Privilegiums in das Jahr 1838 zu verlegen, ginge — abgesehen von anderen Gründen — wohl schon deshalb nicht an, weil vor dem Termine, der alsdann als der richtige angesehen werden müßte, schon drei Theilstrecken der Nordbahn eröffnet und dem Betriebe übergeben waren.[7])

Wir müssen uns also weiter umsehen.

In der Justizgesetzsammlung, welche von einigen Rechtsgelehrten, jedoch mit Unrecht, gleichfalls als eine mit der Wirkung der gehörigen Kundmachung und Allgemeinverbindlichkeit der in dieselbe aufgenommenen

---

[5]) Dieses Hofdecret lautet:

„Se. Majestät haben mit den a. h. Entschließungen vom 21. November 1835 und 22. Februar 1836 dem Wechselhause S. M. von Rothschild ein ausschließendes Privilegium auf fünfzig Jahre für die projectirte Eisenbahn von . . . . . unter den Bestimmungen zu ertheilen geruht, welche in der folgenden Privilegiumsurkunde enthalten sind.

Diese Privilegiumsurkunde ist in der Provinz in der gewöhnlichen Art durch die öffentlichen Blätter und die Landesbehörden ungesäumt bekannt zu machen und es ist sich darnach zu benehmen" 2c.

[6]) Vgl. Dr. Stubenrauch, Commentar I. 107, welcher als Regel hinstellt, daß Privilegien nicht publicirt werden und sie dadurch von den Gesetzen unterscheiden will, jedoch von Unger, a. a. O. I. S. 52, Anm. 14 widerlegt wird.

[7]) Floridsdorf-Wagram am 17. November 1837; Wien-Floridsdorf am 6. Jänner 1838; Wagram-Gänserndorf am 16. April 1838.

Gesetze und Verordnungen ausgestattete Gesetzessammlung angesehen wird[8]), ist es nicht aufgenommen.

In der That erfolgte die amtliche Publication doch schon früher, nur in einer anderen Weise.

Andere zur officiellen Kundmachung bestimmte Sammlungen waren nämlich die Provinzialgesetzsammlungen, welche in der Zeit von 1818 bis 1848 in einzelnen Kronländern erschienen und dazu bestimmt waren, die von der betreffenden Länderstelle im eigenen Wirkungskreise erlassenen, wie nicht minder solche Verordnungen zur allgemeinen Kenntniß zu bringen, welche ihnen von den Hofstellen zu diesem Behufe überwiesen wurden. Natürlich beschränkte sich die Wirksamkeit dieser Publicationen nur auf das respective Kronland.

Das Privilegium der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 4. März 1836 erscheint nun in der That in der Provinzialgesetzsammlung für Niederösterreich[9]) und ebenso in jener für Mähren und Schlesien kundgemacht[10]) u. z. in beiden Gesetzsammlungen auf Grundlage und mit ausdrücklicher Anführung des Hofkanzleidecretes vom 4. März 1836, Z. 6100, durch welches die Kundmachung — wie oben erwähnt — angeordnet wurde.

Für Oesterreich unter der Enns geschah dieselbe mittelst Regierungsverordnung vom 19. März 1836, Z. 15133, „an die k. k. Kreisämter, die k. k. Hof- und n. ö. Kammerprocuratur, das k. k. polytechnische Institut, den Magistrat und die Dominien Wiens", mit der Coda, „dann Kundmachung durch die Wiener-Zeitung"; für Mähren und Schlesien mittelst der Gubernialkundmachung vom 17. März 1836, Gubernialzahl 10420.[11])

Der Tag der so erfolgten öffentlichen Kundmachung ist jedoch weder aus der einen noch aus der anderen Provinzialgesetzsammlung zu ersehen; will man sich nicht mit einer bloßen Vermuthung abgeben, daß die Drucklegung und Hinausgabe der Verordnung kaum vor dem 21. März thunlich war, so bliebe wohl nur übrig, für Niederösterreich

---

[8]) Pfaff, a. a. O. I. S. 140 ff.

[9]) XVIII. Bd. Nr. 77.

[10]) XVIII. Bd. Nr. 31.

[11]) Mit demselben wird das Hofkanzleidecret vom 4. März unter Weglassung der mit der Publicationsanordnung beginnenden zweiten Hälfte wiederholt, und dem dann folgenden Wortlaute des Privilegiums beigefügt:

„Dieses dem Wechselhause S. M. von Rothschild von Sr. Majestät a. h. verliehene Privilegium wird hiemit in Folge Decretes der h. k. k. Hofkanzlei vom 3. März 1836, Z. 6100, allgemein kundgemacht."

den 19. März, für Mähren und Schlesien den 17. März als die entscheidenden Tage anzunehmen. Hienach wäre das Privilegium für Mähren und Schlesien vom 17., für Niederösterreich erst vom 19. März rechtswirksam geworden, was aber um so weniger angenommen werden kann, als es sich um Beginn der Wirksamkeit und Allgemeingiltigkeit eines nach keiner äußerlichen Richtung hin theilbaren, sondern in jeder Beziehung ein Ganzes bildenden Complexes von Rechten handelt.

Hiezu tritt noch das weitere Postulat, daß die Publication vollständig sein muß, ehe man sagen kann, daß der gesetzlichen Voraussetzung für die allgemeine Rechtswirksamkeit entsprochen, daß also das Privilegium vorschriftsgemäß „öffentlich kund gemacht" worden sei.

Den Modus dieser Kundmachung schreibt das citirte Hofkanzleidecret selbst genau vor mit den Worten: „in der gewöhnlichen Art durch die öffentlichen Blätter und die Landesbehörden"; und da das n. ö. Gubernium die Bekanntmachung demzufolge „in der Wiener-Zeitung" verfügte, so steht es fest, daß auch diese Letztere dazu gehörte, um die öffentliche Bekanntmachung abzuschließen und ihr den Stempel der Perfection und damit die Signatur und Kraft des (Singular-)Gesetzes[12]) sowie des Beginnes seiner Inkrafttretung zu verleihen (§. 2 und 3 a. b. G. B.)[13])

Es gehörte hiezu also noch die Veröffentlichung in der Wiener-Zeitung.

Diese geschah zu allererst in Nr. 65 vom 19. März 1836, jedoch beschränkte man sich diesmal nur auf die trockene Wiedergabe des urkundlichen Textes, ohne sich auf irgend einen Erlaß oder eine Regierungsverordnung zu stützen und ohne einen den beabsichtigten Zweck andeutenden Beisatz. Dieselbe kann daher als eine officielle nicht gelten.

Die eigentliche, mit der Intention der öffentlichen Kundmachung verbundene Veröffentlichung erfolgte im „Amtsblatt zur österr. kaiserl. privileg. Wiener-Zeitung" Nr. 66 vom 21. März mittelst des Circulare der k. k. Landesregierung vom 19. März 1836 zum ersten, in Nr. 68 vom 23. März zum zweiten und in Nr. 70 vom 26. März zum dritten male.

---

[12]) Unger, a. a. O. I. S. 587 B.

[13]) §. 2: „Sobald ein Gesetz gehörig kundgemacht worden ist, kann sich Niemand damit entschuldigen, daß ihm dasselbe nicht bekannt geworden sei."

§. 3: „Die Wirksamkeit eines Gesetzes und die daraus entspringenden rechtlichen Folgen nehmen gleich nach der Kundmachung ihren Anfang; es wäre denn, daß in dem kundgemachten Gesetze selbst der Zeitpunkt seiner Wirksamkeit weiter hinaus bestimmt würde."

Diese dreimalige Einschaltung entsprach der damaligen Uebung, oder „gewöhnlichen Art" (wie das Hofdecret vom 4. März 1836 sich ausdrückt); sie wäre sonst gewiß nur einmal geschehen.

Es erübrigt sonach nur noch die Beseitigung des Zweifels, ob der 21. März oder der 26. März 1836 als der richtige Tag anzusehen sei.

Alle angeführten Gründe sprechen für den 26. März, weil mit der ersten Einschaltung in das Amtsblatt der Wiener-Zeitung die letzte Bedingung der allgemein giltigen Publication, u. z. gerade im Sinne der speciellen Anordnung des oft citirten Hofkanzleidecrets vom 4. März nicht als erfüllt gelten könnte; ganz gewiß ist es aber kein früherer Tag als der 21. März.

Den 26. als Ausgangspunkt und ersten Tag der fünfzigjährigen Giltigkeitsdauer angenommen[14]), würde dieselbe somit am 25. März respective mit Beginn des 26. März 1886 ihr Ende erreichen.[15])

b) Die Vertrags-Urkunde vom 26. Juni 1858 schmiegt sich derart an das Privilegium vom Jahre 1836 an, daß es, nebst der Sanctionirung seines meritorischen Inhaltes, auch dessen Dauer bezüglich der in obiger Urkunde begriffenen Bahnstrecken festhält.

Dies geschieht jedoch nicht in dem Sinne, daß für dieselben auch eine 50jährige Privilegiumsdauer normirt wäre, sondern nur in Betreff des terminus ad quem, so daß dieselbe, unabhängig von dem Zeitpunkte, wann es in Rechtskraft getreten, zugleich mit jener für die Hauptbahn von Wien nach Oswiecim nebst den Flügeln nach Brünn, Olmütz, Troppau und Bielitz-Biala normirten Zeitdauer im Jahre 1886 abläuft. Hierüber läßt der Wortlaut des §. 1 und 2 der besagten Urkunde keinen Zweifel zu.

Als der letzte Tag der Dauer des Privilegiums ist daher auch bezüglich dieser Bahnlinien der 25. März 1886 anzusehen.

---

[14]) §. 903 a. b. G. B.: „Ein Recht, dessen Erwerbung an einen gewissen Tag gebunden ist, wird mit dem Anfange des Tages erworben"; und Punkt 12, al. 2 Privil.: „von dem Tage der öffentlichen Kundmachung .... anzufangen."

[15]) Hiebei blieben die Schalttage außer Anschlag. Dies widerspricht zwar dem Wortlaute des §. 902 a. b. G. B., welchem zufolge das Jahr mit 365 Tagen zu berechnen ist, steht aber mit den Normen des H. G. B. in Art. 328, der allg. Wechselordnung in Art. 32 und mit der Ansicht Unger's, a. a. O. II. S. 289 ff. u. 307 (da es sich hier nicht um eine im Gesetze vorgeschriebene Frist handelt), endlich mit der allgemeinen Uebung im Einklange und hat auch mehrere Entscheidungen des obersten Gerichtshofes für sich. — Ohne es irgend zu motiviren, aber auch ohne jeden Grund nimmt Dr. Pann, Das Privilegium der Nordbahn, Wien 1881, S. 31, den 23. März als letzten Tag der Privilegiumsdauer an; dagegen Dr. Stall, Das Privilegium der Nordbahn, Wien 1881, S. 33, den 3. März. Beides ist unrichtig.

B. Die Eigenthumsfrage.

Einleitung.

Auch hier erscheint es geboten, vor Allem wieder die Gemeinschaftlichkeit der rechtlichen Grundlage auf welcher in dieser Beziehung die 1836er Privilegiums- und die 1858er Vertragsurkunde stehen, hervorzukehren.

Ein, wenngleich nur äußerlicher, rein textueller Unterschied in der das Eigenthumsverhältniß betreffenden Disposition der beiden Documente fordert unwiderstehlich zu einer näheren Vergleichung derselben heraus.

Dem Privilegium vom 4. März 1836 zufolge soll „nach Ablauf der 50 Privilegialjahre der Unternehmer mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten", während dem Vertrage vom 26. Juni 1858 gemäß die dort bezeichneten Bahnstrecken der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausdrücklich „in das Eigenthum" übergeben werden.

Es fragt sich nun, ob zwischen diesen beiden Bestimmungen ein essentieller, inhaltlicher Unterschied liege?

Für den gewöhnlichen Menschenverstand, für Jeden, dem die Tiefen der Jurisprudenz noch nicht erschlossen sind, dem das Arsenal der juristischen Hermeneutik unzugänglich, und für den der Schleier des Geheimnisses „so feiner" Unterscheidungen ungelüftet geblieben, wird es ein Räthsel sein und bleiben, wie so es auch nur denkbar, in jeder der beiden Ausdrucksweisen etwas Anderes zu suchen, in dem einen und dem andern Falle etwas Anderes zu verstehen als „Eigenthum."

Und sein schlichtes bürgerliches Urtheil sieht, was oft des Weisen Verstand nicht sieht, und hat, ohne rechtsgelehrig zu sein, und weder Arges noch Gutes ahnend, sofort die vollkräftige Autorität des Gesetzes für sich, den §. 6 des a. b. G. B. nämlich, welcher sagt: „Einem Gesetze darf in der Anwendung kein anderer Verstand beigelegt werden, als welcher aus der eigenthümlichen Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhange und aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet."[1])

Indes auch Solche, die mit der Themis nähere Bekanntschaft gemacht, jedoch nicht auf gespanntem Fuße leben, werden keinen Unterschied herausfinden. Es wird denn auch nicht schwer halten, in jener

[1]) Gilt auch von Verträgen (§. 914 a. b. G. B.) und anderen rechtlichen Bestimmungen.

Richtung die vollständige Congruenz der beiden Bestimmungen nachzuweisen, und darzuthun, daß das vollständige, und unbeschränkte und immerwährende Eigenthum, welches der Nordbahngesellschaft rücksichtlich der Linien der ehedem k. k. westgalizischen Staatseisenbahn auch von dem kühnsten Interpreten nicht abdisputirt werden kann, ihr auch rücksichtlich der Linien des Privilegiums vom Jahre 1836 urkundlich und gesetzlich zusteht und garantirt ist.

Die Fragen, die sich da aufwerfen lassen, sind ziemlich mannigfaltig, und die Zweifel, die sonderbarer Weise hie und da rege geworden, ob es sich wirklich so verhalte, machen es nothwendig, auf diesen Gegenstand näher einzugehen.

I. Das staatliche Heimfallsrecht.

Als erste wichtige Rechtsfrage und sozusagen als Vorfrage für die folgenden drängt sich in den Vordergrund die, ob dem Staate hinsichtlich der Bahnlinien der ersten Gruppe ein Heimfallsrecht zustehe, d. h. ob dieselben nach Ablauf der Privilegialzeit ohne weiteres eo ipso auf den Staat eigenthümlich übergehen.

Das staatliche Heimfallsrecht ist in Oesterreich eine jener neueren Rechtsideen, die dem Eisenbahnwesen wenn nicht ihre Entstehung, so doch ihre weitere eigenthümliche Entwicklung und Ausbildung verdanken.[1])

Eisenbahnen kannte man in Oesterreich bis zum Jahre 1824 nur vom Hörensagen.

Die schüchternen Versuche, diese Institution in unser Verkehrsleben zu übertragen, fallen bekanntermaßen mit der Privilegirung der ersten „Holz- und Eisenbahn" von Budweis nach Linz zusammen, der dann noch andere dergleichen „Holz- und Eisenbahnen" folgten.

Erst mit dem Privilegium vom Jahre 1836 wurde die rechtliche

---

[1]) Die ersten Spuren eines in Bezug auf eine bestimmte Sache vorbehaltenen staatlichen Heimfallsrechtes in Oesterreich finden sich wohl in dem Privilegium für die Prager Kettenbrücke (Hofdecr. v. 22. Juli 1828, Z. 17285/1418) und für den Kettensteg über den Wienfluß nächst der Bärenmühle in Wien (Circ. der n. ö. Regierung v. 4. August 1830, n. ö. Prov. G. Slg. XII. 514); s. Nr. 13 der Jurist. Blätter ex 1881, S. 144, wo auch das Erstere abgedruckt ist. — Den Begriff des Heimfalles im Sinne der Wiedervereinigung des Nutzungseigenthums mit dem Obereigenthum kennt aber schon das a. b. G. B. §. 1149. — Aehnlich mit dem Heimfallsrechte, aber nicht gleich ist das Caducitätsrecht des Staates in Bezug auf erblose Güter (§. 760 a. b. G. B.) und auf verjährte Depositen (Hofdecr. v. 30. October 1802, Nr. 582 J. G. Slg.; Circ. Vdg. v. 13. September 1820, Nr. 1701 J. G. Slg. u. a.).

Basis für die erste Locomotivbahn geschaffen, und erst mit diesem Zeitpunkte ist es berechtigt zu sagen, daß das Eisenbahnwesen in Oesterreich inaugurirt wurde.

Zwei Jahre später, durch die sogenannten Concessionsdirectiven vom Jahre 1838, von welchen später mehr die Rede sein wird, wurde auch das moderne staatliche Heimfallsrecht construirt und feierlich installirt.

Es mag ununtersucht bleiben, ob die Regierung nicht schon vor dem Jahre 1836 und namentlich zur Zeit der Negociationen über den Bau der Nordbahn an die Creirung des staatlichen Heimfallsrechtes dachte.

War doch schon durch die 1835 erfolgte Concessionirung der Paris-St. Germain Eisenbahn mit Vorbehalt des staatlichen Heimfallsrechtes ein nachahmenswerthes Exempel statuirt, und beruft sich das die Directiven einbegleitende Hofkanzleidecret vom 30. Juli 1838 auf a. h. Entschließungen vom 29. December und 25. November 1837, welchen gewiß von langer Hand vorbereitete Erhebungen, Berichte und Verhandlungen vorausgegangen sein werden.

Es dürfte aber kaum gewagt sein zu behaupten, daß es für diesen staatlichen Vorbehalt in diesem Privilegium niemals Raum gegeben hätte; ja es ist nicht unmöglich, daß die gesetzliche Fixirung dieses Heimfallsrechtes sammt den Directiven absichtlich hinausgeschoben wurde.

Die Gründe, welche mir diese doppelte Vermuthung nahelegen, gehören auf ein anderes Feld; jedenfalls aber concentriren sie sich in der Annahme der zweifellosen Erkenntniß der Großartigkeit und epochalen Wichtigkeit der neuen schöpferischen Idee, „Oesterreich mit der ersten Locomotivbahn (der dritten in Deutschland) zu beschenken". Einem solchen Unternehmen in der damaligen Zeit mußte die österreichische Staatsverwaltung wohlwollen; sie hatte die triftigsten Motive, nicht mit Erschwernissen zu beginnen, nicht zurückzuschrecken und nicht abzuwehren, sondern durch Gewährung von Begünstigungen heranzuziehen, den genialen Gedanken aufzugreifen, zu seiner Realisirung aufzumuntern.

Wie aber hätte die Zumuthung, daß nach 50 Jahren das Eigenthum an der Bahn sammt Zugehör unentgeltlich an den Staat heimfallen solle gewirkt?

Wäre die Nordbahn damals zu Stande gekommen? Das läßt sich sehr stark bezweifeln!

Es ist dies aber ein wichtiges Moment. Denn wenn ein schwieriges Unternehmen unter gewissen Voraussetzungen, Erleichterungen und Begünstigungen zu Stande kommt, so widerstreitet es zum Mindesten der Staatsraison und politischen Billigkeit, auf dasselbe nachhinein solche

staatliche Rechte geltend zu machen, die man damals gar nicht kannte, und welche nicht nur die erst zugestandenen Beneficien nachher vollends paralysiren, sondern die Basis des ganzen anfangs favorisirten Unternehmens für die Zukunft negiren.

Und dies sollte geschehen, nachdem dieses Unternehmen — die Nordbahn — durch eigene Macht und Kraft, durch geistiges Schaffen und materielles Hinzuthun angewachsen, die Stadien des ersten Ringens und Kämpfens in der Entwicklungsperiode, die nachgefolgten finanziellen, industriellen und politischen Calamitäten, und die Anfechtungen ungeahnter, ja für undenkbar gehaltener Concurrenzbauten siegreich überstanden, und groß geworden? — vielleicht auch *weil es dies geworden*?

Das kann, das darf Niemand glauben, Niemand zugeben!

Aber mächtiger als diese sprechen gegen das staatliche Heimfallsrecht die Gründe juristischer Natur.

Nach einem allgemeinen, auch in unser a. b. G. B. recipirten Rechtsgrundsatze (§. 5) wirken Gesetze nicht zurück und haben auf vorher erworbene Rechte keinen Einfluß.[2])

Es kann daher auch die bezügliche, das staatliche Heimfallsrecht normirende Bestimmung des §. 9 der Directiven auf die bereits zwei Jahre früher privilegirten Linien der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn keine rückwirkende Kraft äußern.

Sie kann das um so weniger, als diese Directiven zur öffentlichen Kundmachung gar nicht bestimmt waren, und als ihnen daher die Kraft eines Gesetzes gar nie zugedacht war; sie kann es am allerwenigsten aber deshalb, weil das Hofkanzleidecret vom 30. Juni 1838, Z. 15410 ausdrücklich verfügt, „daß die hiernach im Interesse der Staatsverwaltung sich ergebenden Vorbehalte den *künftigen* Concessionen *ausdrücklich einzuschalten seien*“[3]), was bei dem Nordbahnprivilegium vom Jahre 1836 natürlich nicht mehr geschehen konnte.

---

[2]) Vgl. §. 13 a. b. G. B., wonach Privilegien gleich den übrigen Rechten zu beurtheilen sind.

[3]) Es heißt in diesem Hofkanzleidecrete:

„Se. k. k. Majestät haben die in der Anlage enthaltenen allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem zu genehmigen und zugleich zu befehlen geruht, daß dieselben *ohne förmliche Kundmachung* in den vorkommenden *Fällen den Behörden* Sr. Majestät als Directiven zu dienen haben.“ — Die demnach in der Pol. G. Slg. Bd. LXVI Nr. 83 erfolgte Publication geschah daher *gegen den ausdrücklichen Befehl* Sr. Majestät. — „Hiernach“, d. h. nach den in der Anlage enthaltenen Directiven. — Mit diesem Hofkanzleidecrete wurden die Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 den sämmtlichen Länderstellen bekannt gegeben.

Von Bedeutung ist weiter der Umstand, daß die hohe Regierung, — wenn sie dafür hielt, daß das Heimfallsrecht auf die Nordbahn ja Anwendung zu finden hätte, — mindestens zweimal in der Lage war, dies nachträglich, um allen vermeintlichen Zweifeln zu begegnen, ausdrücklich zu stipuliren.

Das war im Jahre 1853 aus Anlaß der bereits erwähnten Vereinbarungen vom 25. April wegen der Einschränkung des Bahnbaues bis Oswiecim, dann im Jahre 1858, als es sich um den Verkauf der westgalizischen Staatsbahn handelte, der Fall.

Wie schon früher ausgeführt wurde, wurden mittelst des Vertrages vom 26. Juni 1858 die 1836er Privilegialrechte auf diese westgalizischen Linien ausgedehnt und in Rücksicht auf dieselben in einigen, wenngleich unwesentlichen Punkten, wie in Betreff der unentgeltlichen Postbeförderung, der Tarifnachlässe für Militärpersonen und Militärgut ꝛc. modificirt.[4])

Auch ist es bekannt, daß damals das Concessionsgesetz vom 14. September 1854 bereits längst in Wirksamkeit war, welches in §. 8 das staatliche Heimfallsrecht ziemlich übereinstimmend mit den außer Kraft gesetzten 1838er Directiven für alle neuen Privatbahn-Unternehmungen als Norm hinstellte.

Wenn nichtsdestoweniger kein Anstand genommen wurde, die Privilegialrechte der Nordbahn durch ihre Ausdehnung auf die neuen (westgalizischen Staatsbahn-) Linien zu erneuern, über das staatliche Heimfallsrecht aber mit Stillschweigen hinweg zu schreiten, so muß dies umsomehr auffallen, und ist um so bedeutungsvoller, als sofort nach der Activirung des auf die neuerliche Inanspruchnahme der Privatspeculation abzielenden Concessionsgesetzes mehrere andere Staatsbahnlinien an Actiengesellschaften verkauft und in den bezüglichen Concessionsurkunden das staatliche Heimfallsrecht mit klaren und unzweideutigen Worten für den Staat vorbehalten wurde.[5])

Dies berechtigt zu dem Schlusse, daß der Nordbahn etwas anderes und mehr zugestanden werden wollte, als den anderen Bahnverwaltungen, und daß ihr auch durch die Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 Rechte

---

[4]) S. oben S. 6.

[5]) So in der Concessionsurkunde der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1855, H. M. V. Bl. Nr. 20, Art. 15; Uebereinkommen mit der k. k. priv. Südbahn vom 14. März 1856, §. 30 (bei Pollanetz und Wittek, II. Bd., 1. Abth.); dann Concessionsurkunde der Südbahn vom 23. September 1858, §§. 26, 51 und 53.

eingeräumt und gewährleistet wurden, mit welchen das Heimfallsrecht des Staates unvereinbar ist.

Dies hatte auch seinen guten Grund: für die Linien des Nordbahnprivilegiums vom Jahre 1836 liegt er in diesem selbst und in den bei dessen Werdungsprocesse maßgebend gewesenen Verhältnissen; für die Linien des Vertrages vom Jahre 1858 aber probablement in dem damals sehr ins Gewicht fallenden Umstande, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sie ohne jede staatliche Begünstigung, als Zinsengarantie, Steuerbefreiung u. dgl. übernommen hat.[6])

Gleichviel, ob daher auch das sogenannte Dominium eminens (Obereigenthum) des Staates schon in der Staatsidee wurzelt, oder ob es nur in jenem Staate als vorherrschend anzunehmen, wo es ausdrücklich normirt ist (über welche Frage die Gelehrten bis heute nicht übereingekommen sind), und gleichviel auch, ob man das durch die Directiven vom Jahre 1838 und das Concessionsgesetz vom Jahre 1854 rücksichtlich der auf deren Grundlage concessionirten Privatbahnen für den Staat vorbehaltene Heimfallsrecht auf dieses Dominium eminens zurückführen will oder nicht: so viel steht fest, daß in Rücksicht auf die Nordbahnlinien u. z. sowohl der im Jahre 1836 als der im Jahre 1858 privilegirten ein staatliches Heimfallsrecht niemals in Aussicht genommen war, niemals angesprochen, auch durch die späteren Gesetze nicht begründet wurde, daß es daher auch nicht zu Recht besteht.[7])

Hiernach ist es unnöthig, schon hier den Einfluß des staatlichen Heimfallsrechtes auf das Eigenthumsrecht an Privatbahnen zu prüfen, und namentlich in der Richtung zu erörtern, ob durch diesen staatlichen Vorbehalt dort, wo er zu Recht besteht, die Vollständigkeit des Eigen-

---

[6]) Der Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde eine Annuität von $5^2/_{10}$ Proc. garantirt (Art. 13 a. a. O.), ebenso der Südbahn (§. 28 der Conc. Urk. vom Jahre 1858).

[7]) Vgl. den Artikel des Dr. Feistmantel: „Das Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn" in Nr. 9 der Jurist. Blätter ex 1881: „Im Jahre 1836 konnte die Staatsverwaltung ein Heimfallsrecht nicht statuiren — es dachte eben kein Theil daran(?) — im Jahre 1858 wollte sie es nicht." — Die meisten der in diesem Artikel mit der Erörterung des staatlichen Heimfallsrechtes in Zusammenhang gebrachten Verordnungen und Hofdecrete haben jedoch mit dem Heimfallsrechte nichts zu schaffen, sondern gehören auf ein anderes Feld.

Mit obiger Ansicht stimmt auch überein der Aufsatz in Nr. 10 der Jurist. Blätter; ferner in Nr. 12 das.; weiter Pann a. a. O. S. 28; Stall a. a. O. S. 16; Dr. Tänzerles: „Vier Rechtsfragen, betreffend die Erlöschung des Privilegiums ꝛc.", S. 6, 15 ꝛc.

thumsrechtes aufgehoben werde oder nicht. — Diese Frage wird uns an anderer Stelle beschäftigen.

II. Privatgut — öffentliches Gut.

In zweiter Linie fragt es sich ob die in Rede stehenden Nordbahnlinien als ein Privatgut angesehen werden können, oder ob sie nicht vielmehr ein „allgemeines" oder „öffentliches Gut" seien, etwa wie ein Hafen, ein schiffbarer Fluß, oder eine Reichsstraße, — in welchem Falle man vielleicht eines Heimfallsrechtes gar nicht bedürfte, um sie nach Ablauf der Privilegialzeit in den Besitz des Staates zu bringen?

Eine solche Anschauung wäre jedoch ein bedauerlicher, durch nichts zu rechtfertigender Irrthum.

Das österreichische bürgerliche Recht setzt den Begriff des Privatgutes dem Staatsgute entgegen, derart, daß abgesehen von den freistehenden Sachen (res nullius) alles, was nicht Privatgut, d. h. „einzelnen oder moralischen Personen, kleineren Gesellschaften oder ganzen Gemeinden" gehört, sofern es nur ein Eigenthumsgegenstand ist, als Staatsgut, d. h. dem Staate gehöriges Gut in Anspruch genommen wird.[1])

Das Staatsgut ist entweder allen Mitgliedern des Staates zur Zueignung überlassen (freistehende Sachen), oder es ist zur Bedeckung der Staatsbedürfnisse bestimmt (Staatsvermögen), oder es ist endlich den Staatsangehörigen „zum Gebrauche verstattet, als Landstraßen, Ströme, Flüsse, Seehäfen und Meeresufer" und heißt in letzterem Falle allgemeines oder öffentliches Gut.[2])

Wie ist es nun denkbar, daß die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar speciell die der beiden Privilegienurkunden vom Jahre 1836 und 1858 als ein solches öffentliches Gut angesehen und in Anspruch genommen werden?

Die einzig richtige Antwort lautet: gar nicht!

Denn es ist absolut unzulässig, diesen im Gesetze genau fixirten Begriff soweit auszudehnen, daß man darunter alles Gut verstehen möchte, welches unter irgend welchen Bedingungen und Voraussetzungen dem Publikum zur Benützung offen steht. Da müßten ja auch die Gasthäuser, die Fiacker und Omnibusse, die Börse und dergl. öffentliches

[1]) §. 286 a. b. G. B. Stubenrauch a. a. O. S. 408, Z. 2. — Vgl. Unger a. a. O. I. S. 365, 369.

[2]) §. 287 a. b. G. B., die res publicæ im engeren Sinne.

Gut sein und dem Staate gehören, was doch kaum Jemand wird behaupten wollen.

Als Criterium des öffentlichen Gutes ist vielmehr genau festzuhalten die freie Benützung lediglich unter dem Zwange und den Beschränkungen der Staatsgesetze und unter Controle der staatlichen oder der in ihrem Namen und ihrer Vertretung fungirenden Organe; es darf nicht der Einzelwille eines Andern dabei mit in Action treten und den Gebrauch der Sache an in eigenem Namen (wenngleich mit staatlicher Genehmigung) und zu eigenem Vortheil aufgestellte Bedingungen und Beschränkungen knüpfen; für die Benützung öffentlichen Gutes sind nur die vom Staate, gleichviel, ob im Rahmen des Reiches, Kronlandes oder der Gemeinde aufgestellten Vorschriften maßgebend; das Sonderinteresse, der Vortheil und Zweck des Einzelnen, sei es eine physische Person oder eine Gesellschaft, sind nur die Consequenz davon im Umfange der gestatteten Benützung, nicht der veranlassende, für das Benützungsrecht und die Benützungsart selbst maßgebende Factor.

Zur Benützung der Privatbahnen ist nun zweifellos die Mitwirkung und die Zustimmung der Eisenbahnunternehmung in jedem einzelnen Falle unumgänglich nothwendig; ja sie setzt stets den Abschluß eines Vertrages, mit welchem privatrechtliche Folgen verknüpft sind und welcher in der Regel entweder durch die Lösung eines Fahrbillets oder eines Frachtbriefes perfect wird, voraus. Der so zur Geltung kommende Privatwille verleiht der Privateisenbahn nothwendiger Weise einen Privatcharakter, welcher durch die ihr und nicht dem Staate oder Lande oder der Gemeinde obliegende Pflicht, die Bahn in gutem, fahrbaren Zustande zu erhalten, für die Beförderungsmittel ausreichend vorzusorgen und dergl., insbesondere aber auch durch das mit der Unternehmung verknüpfte Risico des Reussirens noch schärfer hervortritt.[3])

Die Elemente des öffentlichen Gutes fehlen daher den Privateisenbahnen, jene des Privatgutes sind ihnen aber eigen.

Und dennoch ist kein Bedenken zu tragen, dieselben in einem gewissen Sinne als öffentliche Verkehrsanstalten zu bezeichnen. Aber öffentliche Verkehrsanstalt und öffentliches Gut sind himmelweit verschiedene Dinge, verschiedene Begriffe.

Beiden gemein ist die Zugänglichkeit für Jedermann, die Möglichkeit,

---

[3]) §. 1151 a. b. G. B.; Art. 391 H. G. B. — S. auch das Eisenbahn-Betr. Regl. vom 10. Juni 1874, §§. 9, 10, 11, 40, 59, 60 ꝛc.; s. ferner §§. 2, 3, 19 ff. der Eisenbahn-Betr. Odg. vom 16. November 1851. Vgl. auch Feistmantel a. a. O., welcher auf §. 504 a. b. G. B. Gewicht legt.

sie zu benützen; nicht gemein dagegen die Bedingungen dieser Zugänglichkeit und dieser Benützung, nicht gemein die Ingerenz der Privatdisposition oder Privatspeculation einerseits und des Staatswillens andererseits auf die Regelung und Erfüllung jener Bedingungen, auf die Verwendung des Ertrages und dergl. mehr.

In einem gewissen Sinne sind dann die Privatbahnen ebenso öffentlich wie ein Theater, Concertsaal, ein Hotel, verlieren aber durch die allgemeine Zugänglichkeit ihren Charakter als Privatgut ebensowenig als diese.

Nur insofern, als man also den Privatbahnen die Bedeutung nicht absprechen kann, daß sie zu allgemeinem Gebrauche bestimmt sind und für Jedermann zngänglich sein sollen, kann man sie allerdings öffentliche Straßen nennen.

Damit ist für den Staat die Ingerenz gekennzeichnet, welche ihm bezüglich der Privatbahnen zusteht, als das nothwendige Correlat seines Rechtes und seiner Pflicht nämlich, den allgemeinen Gebrauch der öffentlichen Straßen, daher auch der Eisenbahnen, zu ermöglichen, offen zu halten und zu schützen, mit anderen Worten: es ist das Hoheits- und Aufsichtsrecht über das Verkehrswesen im Allgemeinen, und über die Straßen und Eisenbahnen im Besonderen, welches ihm Niemand streitig machen wird.[4])

Das ist aber auch die Grenze, über welche hinaus die staatlichen Rechte nicht reichen. Von da zum öffentlichen Gut ist noch ein sehr weiter Schritt.

Treffend sagt daher Dr. Unger, dessen Autorität als eines der hervorragendsten österreichischen Rechtsgelehrten wohl nicht angezweifelt werden kann, in seinem „System" (I. 365 Anm. 13), daß „Eisenbahnen, welche von einer Privatgesellschaft mit der Verbindlichkeit, sie dem Publikum offen zu halten, gebaut werden, nicht res publicae, sondern res privatae publico usui destinatae sind", d. h. sie sind Privatgut, Privateigenthum, aber zum allgemeinen, öffentlichen Gebrauche bestimmt.[5])

---

[4]) Vgl. Jaeger, Lehre von den Eisenbahnen, München 1868, S. 9 u. 14.

Ueber den Streit zwischen den Rechtsgelehrten, ob es im Allgemeinen ein Eisenbahnregal gebe, also für jeden Staat anzunehmen sei (Bluntschli, Klüber, Eichhorn, Reyscher u. a.), — oder ob dies nicht der Fall, sondern ob es nur dort anzuerkennen sei, wo es zweifellos nachgewiesen wird (Gerber, Zachariae, Koch, Jaeger u. a.), s. Dr. Koch, Deutschlands Eisenbahnen, 1860, II. §. 134, Anm. 5 u. 9 (wo er seine früher I. S. 3, Anm. 3—7 aufgestellte gegentheilige Ansicht zurückzieht).

[5]) Ueber die öffentliche Bestimmung der Privateisenbahnen einer-, und ihre rechtliche Eigenschaft als Privatgut andererseits vgl. Koch a. a. O. I. §. 67: „Der Bahn-

Gilt dies schon von den Privateisenbahnen im Allgemeinen, so gilt es umsomehr von den im Jahre 1836 und 1858 privilegirten Linien der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: an denselben hat die Gesellschaft sowohl nach Inhalt der bezüglichen Bestimmungen der beiden Privilegien-

---

körper geht hier ..... in das Privateigenthum des Eisenbahnunternehmers über, und wird daher auf den Namen desselben in die Währschafts- und Hypothekenbücher eingetragen. Das Privateigenthum wird jedoch insoweit beschränkt, als ..... es ähnlich einer öffentlichen Straße dem öffentlichen Verkehre dient, wenn es auch nicht wie diese dem beliebigen Gebrauche des Publicums offen steht."

Ferner Jaeger a. a. O. S. 18: „In Ausführung einer solchen Bauconcession ..... erwirbt der Privatunternehmer auf dem Wege des Privatrechtes das Eigenthum der Eisenbahn nebst Zubehör, das jedoch in Folge der Bestimmung der öffentlichen Straße gewissen Beschränkungen unterworfen ist." S. auch §. 7 eod.

Ueber die Pflichten der Eisenbahnverwaltungen, welche aus der Eigenschaft der Eisenbahnen als öffentlicher Transportanstalten deducirt werden, s. Koch a. a. O. II. Bd., S. 124, Anm. 1.

Vgl. auch die Motive der Regierung zu dem österreichischen Gesetze über die Eisenbahnbücher, Einl. al. 2, 3, 4: „daß man sich (früher) darauf beschränkte, die einzelnen Eisenbahngrundstücke dem Verkehre zu entziehen, ... ist zunächst daraus zu erklären, daß man glaubte, die Eisenbahnen den öffentlichen Straßen gleichstellen zu können. Diese Auffassung, deren Consequenzen sich namentlich auf dem Gebiete der Verwaltung äußern, und die in der Bezeichnung der Eisenbahn als öffentliches Gut ihren Ausdruck fand, war zur Zeit der ersten Anfänge des Eisenbahnwesens keineswegs vereinzelt. ..... Die weitere Entwickelung des Eisenbahnwesens lehrte aber gar bald, daß die Eisenbahn als Ganzes dem Verkehre keineswegs entzogen werden könne" ꝛc. Vgl. auch den Schlußsatz der allgemeinen Bemerkungen das. — Zu weit, scheint mir, geht der Verfasser des Artikels über die Nordbahnfrage in Nr. 12 der Jurist. Blätter ex 1881, S. 145, welchem zufolge die privilegirten österreichischen Eisenbahnen nur usui privatissimo (also nicht usui publico) destinirt, daher auch nur viae privatissimae der Privilegirten wären. — Dagegen kann Tänzerles a. a. O. S. 16 „mit nicht genug Entschiedenheit" bejahen, daß die durch Expropriation hergestellten Privatbahnen ein öffentliches Gut seien. Die Begründung steht jedoch auf sehr schwachen Füßen!

Dr. Rohland: „Zur Theorie und Praxis des Enteignungsrechtes", Leipzig 1875, gegen Dr. Grünhut („Das Enteignungsrecht", Wien 1873) polemisirend, führt S. 19 ff. den Beweis, daß die Bestimmung einer Sache, wie z. B. eines Museums, öffentlichen Platzes u. dgl., zum öffentlichen Gebrauche das Eigenthum des Staates nicht involvire, daß also auch Eisenbahnen im Eigenthum von Actiengesellschaften sich befinden. „Es liegt hier überall wirkliches Eigenthum vor", dessen Begriff durch die Beschränkungen seiner Ausübung im Interesse des öffentlichen Gebrauches nicht beschränkt werde. — Ganz besonders ist aber Dr. Randa anzuführen, welcher in seinem „Besitz", Leipzig 1879, S. 311, schreibt: „Dagegen können die Eisenbahnstrecken nicht als öffentliches Gut angesehen werden. Dieselben sind vielmehr zweifellos im Privateigenthume und Besitze des Bahneigenthümers, möge dieser nun der Staat oder eine Gesellschaft oder eine Einzelperson sein."

urkunden als der bestehenden allgemeinen gesetzlichen Normen wirkliches und vollständiges Privateigenthum erworben. Dieses nachzuweisen, ist die Aufgabe eines der nächsten Capitel.

Bevor ich an dieselbe herantrete, wird es nicht von Nachtheil sein, einige ältere Verordnungen in den Kreis dieser Erörterungen einzubeziehen, welche die Frage des öffentlichen Gutes in Rücksicht auf die Privateisenbahnen im Allgemeinen berühren, und, wenn nicht richtig verstanden, zu unliebsamen Mißverständnissen leicht Anlaß bieten können.

Da ist einmal das Hofkanzleidecret vom 23. December 1841 mit seinen „Bestimmungen hinsichtlich der Staats- und Privateisenbahnen."[6])

Wie schon erwähnt, wurde mit dieser Regierungsverordnung die Aera des Staatsbahnbaues in Oesterreich eingeleitet.

Mit ihr wurden die obersten und allgemeinsten Grundsätze für den Bau, Betrieb und die oberste Leitung der Staatsbahnen aufgestellt und der Begriff sowohl dieser als der Privatbahnen, allerdings in einer höchst ergötzlichen Weise, definirt. „Staatsbahnen", heißt es darin, „sind diejenigen, welche von Sr. Majestät als solche gleich dermal oder künftig bezeichnet werden"; Privatbahnen aber: „alle jene (schon vorhandenen), welche nicht als Staatsbahnen ausdrücklich erklärt sind oder erklärt werden, oder solche, welche in der Folge von einzelnen Privaten oder Privatgesellschaften errichtet werden wollen."

Solche Erklärungen begannen nun gleich in diesem Hofdecrete selbst.

„Schon dermal" wurden nämlich „die Bahnlinien von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, von Venedig über Mailand nach dem Comosee, dann jene in der Richtung nach Bayern für Staatsbahnen erklärt."

Es gehörte jedoch ein äußerst unbefangenes Gemüth dazu, um unter diese als eine Staatsbahn declarirten Linien auch die Strecke der Nordbahn Wien-Lundenburg-Brünn als einen Theil der Bahnanlage Wien-Brünn-Prag-Dresden zu subsummiren, und aus jenem Wortlaute zu deduciren: also ist die Nordbahn von Wien bis Brünn jedenfalls schon seit dem 23. December 1841 eine Staatsbahn und keine Privatbahn, also öffentliches und nicht Privatgut!

Dem wäre einfach entgegenzuhalten, daß es, wie der ganze Tenor des Hofdecretes lehrt, gar nicht die Absicht desselben war, materielle Rechtsfragen, und wären es auch solche des öffentlichen Rechtes, zu be-

[6]) Pol. G. Slg. LXIX. Bd. Nr. 145. Das Hofkanzleidecret stützt sich auf eine a. h. Entschließung vom 19. December 1841.

handeln, sondern daß die Intention nur dahin ging, das vorwiegende Staatsinteresse an dem Neu- und beziehungsweise Ausbaue der darin bezeichneten wichtigsten Bahnlinien zu documentiren, und anzudeuten, daß derselbe, insoferne als er noch nicht geschehen, auf Staatskosten als Staatsbahnbau ausgeführt werden solle. Im modernen Sinne gesprochen, wurde also durch dieses Hofdecret eine Art Eisenbahnprogramm aufgestellt. Es hieße aber absichtlich die Augen verschließen, wollte man den Beisatz, wodurch die bereits erworbenen Privilegien ausdrücklich eximirt und geschützt werden, übersehen. Es heißt dort nämlich: „unbeschadet der Privilegien, welche Privatunternehmungen theilweise oder ganz in diesen Richtungen bereits erworben haben." Diesen sollte also durchaus nicht nahe getreten werden.

Es ist offenbar, daß dem Hofdecrete die Privilegien der damals bereits ins Leben gerufenen fünf Bahnunternehmungen vorgeschwebt haben und zwar das Privilegium für die Linz- (recte Mauthausen) Budweiser Holz- und Eisenbahn vom 7. September 1824[8]), das Privilegium vom 30. Juli 1827 für eine Holz- und Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen[8]), das Privilegium vom 18. Jänner 1832 für die Linz-Gmundener Holz- und Eisenbahn[9]), und das Privilegium vom 4. März 1836 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn[10]), endlich wohl auch das Privilegium vom 2. Jänner 1838 für die Linie Wien-Raab.[11])

Wem es also nicht genügen sollte, daß durch Eisenbahnprogramme über Privatrechte oder über die Eigenschaft eines öffentlichen nnd eines Privatgutes nicht entschieden zu werden pflegt, für den steht in dem Hofdecrete geschrieben[12]), daß dasselbe auf die bereits privilegirten Bahnen, unter welche die Kaiser Ferdinands-Nordbahn damals unzweifelhaft rangirte, keine Anwendung zu finden habe.[13])

---

[7]) S. Weidmann: „Die Budweis-Linz-Gmundener Eisenbahn", Wien 1842.

[8]) Pollanetz und Wittek, Sammlg. II. 2, S. 1013.

[9]) Weidmann a. a. O. — [10]) S. Anhang. — [11]) Kohn, Eisenb. Jahrb. I. S. 53.

[12]) Was auch schon aus den §§. 5 und 13 a. h. G. B. gefolgert werden müßte.

[13]) Dr. H. Wittek: „Ueber das Verkehrswesen in Oesterreich-Ungarn", 1878, S. 13, äußert sich über dieses Hofkanzleidecret folgendermaßen:

„Das im a. h. Cabinetsschreiben vom 19. December 1841 festgestellte Eisenbahnprogramm ging, ohne in Bezug auf den Bahnbetrieb die Privatgesellschaften auszuschließen, deren Thätigkeit damals allein erfahrungsgemäß erprobt war, im Wesentlichen dahin, ein die wichtigsten Verkehrsrichtungen umfassendes Staatseisenbahnnetz zu schaffen, zu welchem Zwecke Wien durch vom Staate erbaute Bahnen einerseits mit Prag und Dresden, andererseits mit Triest verbunden, und je eine weitere Staatsbahn von Venedig über Mailand nach dem Comosee, dann in der Richtung gegen Bayern hergestellt werden sollte."

Dieses Hofdecret kann also zur Begründung der Ansicht, die privilegirten Nordbahnlinien seien als Staatsbahnen anzusehen und ein öffentliches Gut, nicht angerufen werden.

Da ist ferner das Hofkanzleidecret vom 18. Februar 1847, Nr. 1036 J. G. Slg.

Auf dieses werden vielleicht Diejenigen mit großer Vorliebe weisen wollen, welche in einer hyperloyalen Fürsorge für das Dominium eminens des Staates sich nicht mehr mit einem bloßen Obereigenthum desselben begnügen, sondern alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Privateisenbahnen ohne Unterschied in Pausch und Bogen für ein öffentliches Gut, für vollständiges Staatseigenthum erklären, und die Privatunternehmungen lediglich zu einer Art Nutznießern oder Pächtern oder Verwaltern der betreffenden Bahnen vis-à-vis der staatlichen Gesammtheit degradiren möchten.

Wir wollen uns dieses Hofdecret näher ansehen.

Es ist darin unter Anderem zu lesen:

„Ist das vollständige Eigenthum eines Grundes im Wege der Expropriation abgelöst und der Grund zur Ausführung der Eisenbahn verwendet, so verliert derselbe alle privatrechtlichen Eigenschaften, derselbe ist, sowie Landstraßen, nach §. 287 des a. b. G. B. ein allgemeines oder öffentliches Gut geworden und kann fernerhin kein Object der Landtafel oder des Grundbuches sein."

Dieser Wortlaut scheint die Anwendbarkeit der Theorie des öffentlichen Gutes auf solche Grundstücke allerdings zu bekräftigen; und doch verhält es sich damit ganz anders.

Der eigentliche Kern dieses Hofdecretes ist gar nicht die Feststellung der Eigenschaft der für Privateisenbahnen eingelösten Grundstücke, sondern die Norm, daß die Privateisenbahnen ebensowenig wie die Staatsbahnen, resp. die zu deren Bau erforderlichen Grundparcellen, Gegenstand der Gewähranschreibung in den öffentlichen Büchern seien.

Dies geht nicht nur aus der citirten Stelle, in welcher der Passus von dem Verluste der privatrechtlichen Eigenschaft des Grundes nur das Præambulum, die Brücke für den Nachsatz bildet, sondern auch aus der gleich darauf folgenden Hinweisung auf die Instruction über das Grundeinlösungsverfahren für die Staatseisenbahnen vom Jahre 1842, wo in §. 3 hinsichtlich dieser letzteren derselbe Grundsatz bereits ausgesprochen war, hervor.

Es darf auch nicht übersehen werden, daß in demselben Decrete vorausgeschickt wird, daß die Privateisenbahnen zu Folge §. 365 a. b. G. B.

berechtigt seien, hinsichtlich der zur Ausführung des Bahnunternehmens nothwendigen Grundstücke „nicht bloß das Nutzungs-, sondern auch das Obereigenthum" zu erwerben, und daß das zu solchem Zwecke eingelöste Eigenthum wiederholt „vollständiges Eigenthum" genannt wird.

Es wäre aber ein unqualificirbarer Widerspruch, in demselben Decrete das als ein öffentliches Gut, als Staatsgut zu bezeichnen, was kurz zuvor als ein vollständiges, d. i. ungetheiltes Privateigenthum rückhaltlos anerkannt wurde.

Bei Lichte besehen, handelte es sich also in diesem Hofdecrete (nebst der Schlichtung der darin bezeichneten mit den Obrigkeiten in Niederösterreich entstandenen Streitfälle) nur um die formale Frage der Nichteinverleibung der zu Privateisenbahnen eingelösten Grundstücke.

Merkwürdigerweise sollte das Verbot der Gewähranschreibung aber nur die im Expropriationswege nicht auch die im gütlichen Wege (durch Vertrag) eingelösten Realitäten berühren, bezüglich welcher letzteren das Hofdecret die Gewähranschreibung der Privateisenbahnunternehmungen sogar voraussetzte.

Es kann nun doch nicht angenommen werden, daß die Gesetzgebung einen willkürlichen Theil des Privatbahnbesitzes, und zwar den im Expropriationswege erworbenen, als öffentliches Gut, und einen anderen Theil, den im Vertragswege erworbenen als Privateigenthum qualificiren wollte. Es hätte dies eben keinen Sinn.

Nimmt man hinzu, daß diese Verordnung nicht zur allgemeinen Publication bestimmt, daß sie vielmehr nur an die niederösterreichische Landesregierung erlassen und den Appellationsgerichten in Wien und Brünn bekannt gemacht wurde, daß die Reception in der J. G. S. — wie an einer andern Stelle gezeigt — auch nicht die Bedeutung und Wirkung der gehörigen Kundmachung mit allgemeiner Rechtsverbindlichkeit hatte; daß sie endlich in Folge dessen nicht einmal die Beachtung der verschiedenen Gerichte zu erlangen vermochte[14]); erwägt man schließlich, daß das Hofdecret die Jahreszahl 1847, das Nordbahnprivilegium die von 1836 trägt, und daß inzwischen, und zwar im Jahre 1874, im

[14]) Vgl. Wittek: „Das österreichische Gesetz, betreffend die Anlegung der Eisenbahnbücher", Wien 1874, S. 11 ff. „In der Praxis" (heißt es S. 12) „wurde demzufolge die allgemeine Verbindlichkeit der erwähnten Anordnung vielfach bezweifelt und insbesondere bezüglich Böhmens von mehreren Gerichten nicht anerkannt, so daß von den späterhin dort entstandenen Bahnen einige, darunter die Turnau-Kralup-Prager Bahn im vollen Umfange, die Buschtehrader und die Dux-Bodenbacher Bahn theilweise

Gesetzeswege die obligatorische Verbücherung der Privateisenbahnen in den Eisenbahnbüchern angeordnet und geregelt wurde: so bleibt von jenem famosen Hofkanzleidecrete heute nichts mehr als die geschichtliche Reminiscenz übrig. Für die privilegirten Linien der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn war dasselbe aber niemals von Bedeutung.

Es wird sich Gelegenheit finden, auf dieses Hofdecret nochmals zurückzukommen, und im Zusammenhange mit anderen Declarationen der Regierung nachzuweisen, daß dasselbe bei der Einreihung der Privatbahnen unter das öffentliche Gut, falls sie ernstlich genommen werden wollte, auch in Betreff der Grundsteuerfrage (die Privateisenbahnen zahlen nämlich auch von der currenten Bahn die Grundsteuer) sich einer contradictio in adjecto zu Schulden kommen lassen und eine Inconsequenz bekunden würde, welche der Staatsverwaltung nicht imputirt werden darf.

Auch dieses Hofdecret kann also der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Hinsicht auf die Eigenschaft ihrer Bahnlinien als Privatgut nichts anhaben.[15])

Dagegen lassen sich einige andere für unsere Frage höchst wichtige Regierungsacte anführen, welche die Inanspruchnahme des vollständigen Privateigenthums an der Nordbahn für die Gesellschaft nur zu unterstützen geeignet sind. Hieher gehören:

a) Die an die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gerichtete Regierungsverordnung vom 23. December 1838, Z. 69196.[16])

Dieselbe handelt von den „Vorsichtsmaßregeln zur Hintanhaltung von Unglücksfällen durch das Betreten der bestehenden Eisenbahn."

In Position 2 wird die Aufstellung von Warnungstafeln an

---

die grundbücherliche Einverleibung ihres Besitzes durchführen konnten, wogegen andere, zum Theile demselben Oberlandesgerichtssprengel angehörige Gerichte die Eintragung einer Privateisenbahn verweigerten."

Ich kann hinzufügen, daß auch in Niederösterreich und Mähren das genannte Hofkanzleidecret nicht von allen Gerichten gehandhabt wurde.

[15]) Dasselbe gilt von dem Hofdecrete vom 15. September 1845, Z. 904. — Vgl. Randa a. a. O. S. 311, Anm. 10 f., welcher sich über diese beiden Hofdecrete folgendermaßen ausspricht: Dieselben „erklärten zwar die für Staats- und Privateisenbahnen expropriirten Grundstücke für öffentliches Gut; indessen wurde dieser entschieden irrige Gesichtspunkt bereits mit dem Gesetze vom 14. September 1854, Z. 238 R. G. B. (§. 9), in Ansehung der von Privateisenbahngesellschaften expropriirten Grundstücke völlig aufgegeben."

[16]) Nr. 293 n. ö. Prov. G. Slg. an das k. k. Kreisamt U. M. B., die k. k. Polizei-Oberdirection und die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gerichtet.

geeigneten Punkten angeordnet, des Inhalts, daß Diejenigen für strafbar erklärt werden, welche durch leichtsinnige oder muthwillige oder boshafte Handlungen „das Eigenthum der Gesellschaft durch Beschädigung der Eisenbahn und der dazu gehörigen Theile gefährden."

b) Das Hofkanzleidecret vom 10. Juli 1838, Z. 2242.[17]) Dasselbe handelt von der „Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen zur Entrichtung der directen Steuern", zum Anlaß nehmend, daß über die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen zur Entrichtung der bestehenden directen Steuern Zweifel entstanden sind.

Dieses Hofdecret enthält in der Beilage I die Erledigung eines gegen die Entrichtung der Grundsteuer gerichteten Hofrecurses der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welcher mit dem Beisatze zurückgewiesen wird, daß auf die Steuerentrichtung an den Staat „wie immer geartete Privatcontracte keinen Einfluß nehmen." Der nähere Sachverhalt ist dem Hofdecrete nicht zu entnehmen.[18])

Wichtiger ist die Beilage III. Diese beantwortet mehrere gestellte Anfragen wegen Besteuerung des ausschließenden Privilegiums „der ersten österr. Eisenbahnunternehmung" (Linz-Budweiser Bahn)[19]), der dazu gehörigen Gewerbe, Gründe und Gebäude zur Nachachtung für die betreffenden Unterbehörden.

Der Punkt 6 spricht von der Besteuerung der eingelösten Gründe, billigt die von den Unterbehörden bezüglich der Besteuerung desjenigen Areale, welches nicht zum Bahnbaue verwendet, sondern als überschüssig wieder der ökonomischen Benützung zugewendet wurde, „theils getroffenen, theils noch beabsichtigten Maßnahmen" (die jedoch dem Hofdecrete nicht zu entnehmen sind) und sagt dann weiter:

„Unrecht ist es aber geschehen, daß die der Straßenbahn gewidmeten Gründe aus der Besteuerung ausgeschieden wurden, denn die Steuerbefreiung für Straßen kann nur für öffentliche Straßen gelten."

Hiemit ist die öffentliche Straße der Privatstraße und der Privateisenbahn entgegen- und die Linz-Budweiser Bahn als eine Privatbahn

---

[17]) Nr. 163 n. ö. Prov. G. Slg. an die k. k. Kreisämter und den Wiener Magistrat gerichtet.

[18]) Es dürfte sich wohl um die Auslegung des 5. Punktes des Privilegiums der Nordbahn gehandelt haben, welchem zufolge ihr keine andere Befreiung von Steuern zugestanden wurde, „als welche schon in den bestehenden Gesetzen begründet ist."

[19]) Die volle Firma dieser Gesellschaft lautete: „k. k. priv. erste österreichische Eisenbahngesellschaft."

hingestellt; sie ist ausdrücklich für eine Privatstraße erklärt, von welcher im Gegensatze zur öffentlichen Straße die Grundsteuer ja zu entrichten ist; sie ist somit auch als Privatgut erklärt, weil eine Privatstraße nicht öffentliches Gut sein kann.

Dies ist für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von desto größerer Bedeutung, als das Privilegium vom 4. März 1836 jenem für die Linz-Budweiser Bahn nachgebildet ist, ja — von kleinen Abweichungen abgesehen — mit demselben wörtlich übereinstimmt, daher in jenem Hofkanzleidecret eine authentische Interpretation auch der bezüglichen Bestimmung des Nordbahnprivilegiums erblickt werden muß[20]); und diese Entscheidung gewinnt für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein noch höheres Interesse durch die derselben beigegebene Begründung. Offenbar haben die Unterbehörden zur Rechtfertigung der Unterlassung der Bemessung und Einhebung der Grundsteuer von der Straßenbahn den §. 3 des Privilegiums angerufen, welchem zufolge der Bau dieser Bahn „nach den für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden" soll, und haben daraus auch den öffentlichen Charakter in dem Sinne einer öffentlichen Straße und eines öffentlichen Gutes deducirt. Sie sind jedoch irre gegangen und wurden von der Hofkanzlei eines Bessern belehrt; denn, — sagt das Hofkanzleidecret weiter —:

„Der §. 3 des Privilegiums hat nur auf die Bauführung Beziehung, und es ist eben mit h. o. Verordnung vom 11. v. M., Z. 344 dieselbe Frage in Absicht auf die Einbeziehung jener Straßenstrecke zur Schätzung für den stabilen Cataster entschieden worden."

Nun entspricht aber auch diesem §. 3 des Privilegiums der Linz-Budweiser Bahn der 3. Punkt des Nordbahnprivilegiums vom Jahre 1836 genau aufs Wort; es ist sonach mit dieser Auslegung auch jedem Versuche, aus diesem 3. Punkte des Privilegiums für die privilegirten Linien der Nordbahn die Eigenschaft öffentlicher Straßen und öffentlichen Gutes zu abstrahiren, vollends der Boden entzogen, und alle Bemühungen etwas Anderes herauszuklügeln, als daß sie Privatgut und Privateigenthum sind, müssen an dieser ebenso unzweideutigen als klassischen Interpretation scheitern.

---

[20]) Uebereinstimmend sind auch die alten Privilegien für die Prag-Pilsener und für die Linz-Gmundener Eisenbahn. Abweichungen bestehen nur insofern, als das Nordbahnprivilegium durch einige Zusätze erweitert worden ist; so in Punkt 4 durch den Beisatz: „in der letztern Beziehung jedoch", resp. „wo dann sobald" bis zum Schlusse; in Punkt 9: „die Befreiung" bis „zugewiesen werden"; und durch den Punkt 11.

Bekanntermaßen ist es auch dabei geblieben, daß die Grundsteuer von dem Bahnkörper und überhaupt von allen nach allgemeinen Gesetzen derselben unterliegenden, im Privatbesitze der Eisenbahnen befindlichen Grundstücken bis heute entrichtet wird.

Hieraus ergibt sich aber auch die Richtigkeit der oben bezüglich des Hofkanzleidecretes vom 18. Februar 1847, Z. 1036 J. G. S. ausgesprochenen Ansicht; denn unmöglich konnte im Jahre 1847 die ernste Absicht obgewaltet haben, die Privatbahnen und speziell die im Jahre 1836 privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn für öffentliches Gut im Sinne des §. 287 a. b. G. B. zu declariren, wenn man schon im Jahre 1842 die damit nothwendig verbundenen Consequenzen negirte, welche doch in klarster Weise in dem Justiz-Hofdecrete vom 8. November 1842, Nr. 654, J. G. S.[21]) §. 3 bezüglich der Staatseisenbahnen ausgesprochen wurden.

Diesem J. H. D. zufolge hörten nämlich die eingelösten Grundstücke nicht nur auf, Objecte der Landtafel und des Grundbuches zu sein, sondern es waren auch „die darauf haftenden l. f. Steuern lediglich abzuschreiben."

Es muß daher auffallen und einen tiefer liegenden Grund haben, wenn man schon im Jahre 1842, und fortgesetzt auch nachher, von der Uebertragung dieses Grundsatzes auf die Privateisenbahnen nichts wissen wollte.

Und dieser tiefer liegende Grund ist der, daß die Privatbahnen im Allgemeinen, daher auch die privilegirten Linien der Nordbahn nie und nimmer als ein öffentliches Gut angesehen wurden, sondern stets nur für ein der Actiengesellschaft gehöriges Privatgut.

Auch diese Hofdecrete sind also unwiderlegliche Argumente für die entwickelte Ansicht.

III. Vollständiges und immerwährendes Eigenthum.

Das Ergebnis der bisherigen Darstellung läßt sich dahin zusammen fassen, daß dem Staate an den privilegirten Nordbahnlinien ein Heimfallsrecht nicht zusteht, und daß dieselben kein öffentliches, sondern Privatgut sind.

Die Beweisführung war eine vorwiegend defensive, nämlich eine Abwehr der gegentheiligen Auffassung, gestützt auf den Nachweis, daß

[21]) Instruction für das bei den Grundeinlösungen für die Staatseisenbahnen zu beobachtende Verfahren.

sich eine solche aus den bestehenden Gesetzen wie auch aus den älteren bezüglichen Vorschriften und Verordnungen schlechterdings nicht ableiten lasse.

Allein die schwerwiegendsten positiven Argumente erhärten bis zur unwiderleglichen Gewißheit, daß die Nordbahn an diesen Linien vollständiges Eigenthum erworben habe, annoch besitze und auszuüben berechtigt sei.

Zu allererst scheint es nöthig zu constatiren, daß sowohl zur Zeit der Privilegiumsertheilung an das Wechselhaus Rothschild als nachher und auch gegenwärtig, in Oesterreich Actiengesellschaften wie andere juristische Personen und wie jede physische Person, Privateigenthum und insonderheit auch Eigenthum an Immobilien erwerben können, und daß dies auch einer Eisenbahn-Actiengesellschaft u. z. rücksichtlich aller beweglichen und unbeweglichen Sachen und aller Rechte, die drum und dran sind und zum Bestande und aufrechten Betriebe einer Eisenbahn erfordert werden, durch keine gesetzliche Norm verwehrt ist.

„Alle Sachen sind insgemein Gegenstände des Eigenthumsrechtes, und Jedermann, den die Gesetze nicht ausdrücklich ausschließen, ist befugt, dasselbe durch sich selbst oder durch einen Andern in seinem Namen zu erwerben." (§ 355 a. b. G. B.)[1])

Und in §. 286 a. b. G. B. ist zu lesen:

„Die Sachen in dem Staatsgebiete sind entweder ein Staats- oder ein Privatgut. Das letztere gehört einzelnen oder moralischen Personen, kleineren Gesellschaften oder ganzen Gemeinden;"

endlich in Art. 213 H. G. B.:

„Die Actiengesellschaft als solche hat selbstständig ihre Rechte und Pflichten, sie kann Eigenthum und andere dingliche Rechte an Grundstücken erwerben ....."

Dies vorausgeschickt, verdient an die Spitze der positiven Argumente die Bestimmung des 10. Punktes des Privilegiums gestellt zu werden, welche lautet:

„Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst

---

[1]) Die bestehenden Hindernisse des Eigenthumserwerbes sowohl in Rücksicht auf die Sachen als auf die Person sind in Manz' Ausgabe des a. b. G. B., 8. Auflage, S. 99 f. zusammengestellt.

oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, ..." ꝛc.

Die Bedeutung und den rechtlichen Inhalt des Ausdruckes „Real- und Mobilarzugehörungen" festzustellen — bleibt für ein späteres Kapitel vorbehalten.

Hier handelt es sich nur um den Umfang der Rechte, welche der Nordbahn in Bezug auf diese Zugehörungen zustehen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn kann also mit den Real- und Mobilarzugehörungen als Eigenthümer frei schalten.

Was bedeutet das? — nichts Anderes, als daß sie Eigenthümerin dieser Zugehörungen ist.

Schon das Wort „als Eigenthümer" besagt Alles, denn es drückt aus, daß sich um das privilegirte Wechselhaus, resp. um die juristische Person der Nordbahn-Actiengesellschaft als dessen Rechtsnehmerin das bezeichnete Object als ein in dem Begriffe „Eigenthum" zusammenzufassendes Ganzes gruppirt, und daß das, was nach Recht und Gesetz der Inhalt des Eigenthums ist, in Bezug auf die in Punkt 10 angedeuteten Zugehörungen als subjectives Recht von ihr ausgeübt werden darf und ausgeübt werden soll.

Es muß angenommen werden, daß dort, wo von einem „Eigenthümer", von dem freien Schalten „als Eigenthümer" mit gewissen Sachen gesprochen, auch „Eigenthum" vorausgesetzt und anerkannt wird, und die Conclusion ist daher unabweisbar, daß jener Passus des Privilegiums sich an die Rechtsbegriffe des a. b. G. B. unter dessen Herrschaft es entstanden ist, anlehnen, ihnen unterordnen wollte, daher auch nur an der Hand derselben interpretirt und nicht anders verstanden werden will.

Warum also auf etwas Anderes sinnen, als was das a. b. G. B. so kurz und klar in den §§. 353, 354 und 362 ausspricht? —

§. 353. „Alles was Jemanden zugehört, alle seine körperlichen und unkörperlichen Sachen heißen sein Eigenthum."

§. 354. „Als ein Recht betrachtet, ist Eigenthum das Befugniß mit der Substanz und den Nutzungen einer Sache nach Willkür zu schalten, und jeden Andern davon auszuschließen."

§. 362. Kraft des Rechtes über sein Eigenthum frei zu verfügen, kann der . . . . . Eigenthümer" . . . . . ꝛc.

Wo also vom Eigenthum gesprochen wird, dort ist es der Inbegriff dessen, was Jemandem „zugehört"; es ist das Befugniß mit der Substanz und den Nutzungen nach Willkür zu schalten und darüber frei zu verfügen; es ist wahres Eigenthum.

Da nun das Privilegium vom Jahre 1836 die Nordbahn als Eigenthümerin hinstellt, sie für ermächtigt und berechtigt erklärt, als solche „frei zu schalten", so ist kein vernünftiger Grund abzusehen, das Gegentheil davon anzunehmen.

Ja diese Bedeutung der angezogenen Privilegialbestimmung wird um so klarer, als darin noch zum Ueberflusse als weiterer Inhalt des Eigenthums der Nordbahn ausdrücklich hervorgehoben wird, das Recht, „über deren Ablösung ..... in Unterhandlung zu treten", und als weiter auch von „Abnehmern" der Eigenthumsgegenstände gesprochen wird.

Was soll das Anderes heißen, als daß die Nordbahn das Eigenthumsobject an wen immer veräußern, daher verkaufen, verpachten, eintauschen dürfe u. dgl., ganz übereinstimmend mit dem Gesetze, welches in §. 362 a. b. G. B. weiter normirt, der Eigenthümer könne seine Sache „ganz oder theilweise auf Andere übertragen".

Da sich die Nordbahn nun aller dieser Rechte niemals begeben hat, das Privilegium selbst dieselben in keiner Weise einschränkt, so steht ihr an all' dem, was nach Punkt 10 unter den „Real- und Mobilarzugehörungen der Unternehmung" zu verstehen ist, wahres Eigenthum zu.

Dieses Eigenthum ist aber auch ein ungetheiltes, vollständiges d. h. es ist ein Recht auf die Substanz und auf die Nutzungen im vollen ungeschmälerten Umfange und weder in Bezug auf die erstere, noch in Bezug auf die letzteren einer Beschränkung unterworfen, welche dasselbe als ein getheiltes oder unvollständiges stigmatisiren würde.[2])

Eine solche Beschränkung ist weder dem Privilegium selbst, noch Specialverträgen und Protokollen, noch den allgemeinen Gesetzen zu entnehmen, und ist in keiner Weise nachweisbar.

Wer das Gegentheil behauptet, dem läge der Beweis ob; er wird ihn aber nicht erbringen.

Ich wäre gerne dabei, entgegenstehende Bestimmungen, oder solche, welche im Vorhinein geeignet wären, diesfalls den geringsten Zweifel aufkommen zu lassen, ins Detail zu prüfen und zu zergliedern; allein mir sind solche nicht bekannt, — es wären denn die Hofdecrete und sonstigen Normen, welche bereits in den früheren Kapiteln Gegenstand

[2]) §. 357 a. b. G. B., Abs. 2, §. 358 das.: „Alle andern Arten der Beschränkungen durch das Gesetz oder durch den Willen des Eigenthümers heben die Vollständigkeit des Eigenthumes nicht auf." — Daß die Hoheitsrechte des Staates ein gewisses Obereigenthum (jus eminens) desselben nicht begründen, ist heutzutage allgemein anerkannt. Randa über das Object des Besitzes in Haimerl's Vierteljahrsschr. XI. Bd., S. 25, Anm. 55.

eingehender Besprechung waren und sich als gänzlich ungefährlich für diese Rechte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erwiesen haben.

Es wird daher genügen, das Gesetz selbst sprechen zu lassen, um das Rechtsverhältniß der Nordbahn zu jenen „Real- und Mobilarzugehörungen" zu kennzeichnen:

§. 357, a. b. G. B. sagt:

„Wenn das Recht auf die Substanz einer Sache mit dem Rechte auf die Nutzungen in einer und derselben Person vereinigt ist, so ist das Eigenthumsrecht vollständig und ungetheilt." . . . . .

§. 360 ebendas. lautet:

„. . . . . In allen Fällen, in welchen die Trennung des Rechtes auf die Substanz, von dem Rechte auf die Nutzungen nicht ausdrücklich erhellt, ist jeder redliche Besitzer als vollständiger Eigenthümer anzusehen."

Die volle und ungeschmälerte Anwendbarkeit dieser gesetzlichen Bestimmungen auf die in Punkt 10 des Privilegiums genannten „Zugehörungen" läßt sich hienach nicht wegdisputiren. —

Das Eigenthum der Nordbahn ist schließlich auch ein immerwährendes, ewiges, d. h. ein durch das Gesetz wie jedes andere Eigenthum für alle Zeit gewährleistetes und geschütztes, ein ausschließlich von dem Willen der Actiengesellschaft abhängiges; es ist überhaupt an keine Zeit gebunden, durch keinen Termin begrenzt und eingeengt.

Es steht ihm daher auch der gesetzliche Schutz des Besitzes und Eigenthums gegen Jedermann ohne Unterschied zur Seite.[3])

Oder wäre es möglich, daß Jemand in der 50jährigen Privilegiumsdauer auch einen Termin für die Dauer des Eigenthumsrechtes der Nordbahn erblicken könnte?

Mir scheint eine solche Annahme einer näheren Betrachtung ganz unwerth, da sie durch den Wortlaut des Privilegiums in unzweideutigster Weise total ausgeschlossen ist. „Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilarzugehörungen . . . . . als Eigenthümer frei schalten" ꝛc., heißt es in Punkt 10. Eines Commentars hiezu bedarf es nicht; und ebenso ist die Versicherung entbehrlich, daß die Ewigkeit dieses Eigenthums auch dann über jeden Zweifel erhaben wäre, wenn der Beisatz „nach Ablauf"

---

[3]) §§. 339, 366 a. b. G. B.

nicht dort stünde, denn sie ist mit dem Begriffe des Eigenthumsrechtes und mit dem Begriffe der Succession in dasselbe gegeben.[4])

IV. Umfang des Eigenthums.

(Real- und Mobilarzugehörungen, Grund und Boden.)

Nachdem dargethan wurde, daß der Nordbahn das unbeschränkte und immerwährende Eigenthum an den „Real- und Mobilarzugehörungen der Unternehmung" zustehe, handelt es sich noch darum festzustellen, was denn unter diesen Zugehörungen alles zu verstehen, und namentlich ob auch der Grund und Boden der Stationsplätze und currenten Bahn nebst den darauf befindlichen Stations- und Wohngebäuden, Magazinen, Wächterhäusern und sonstigen Bauwerken darin mitbegriffen sei? —

Der Ausdruck „Zugehörung" ist unserem a. b. G. B. fremd, nicht aber der dadurch ausgedrückte rechtliche Begriff der Zugehörigkeit einer Sache zu einer andern, für welchen sich dasselbe des Wortes „Zugehör" bedient.

Unter Zugehör wird nun dasjenige verstanden, was mit einer Sache in fortdauernde Verbindung gebracht wird, u. z. sowohl der „Zuwachs" als „die Nebensachen, ohne welche die Hauptsache nicht gebraucht werden kann, oder die das Gesetz oder der Eigenthümer zum fortdauernden Gebrauche der Hauptsache bestimmt hat."[1])

Es ist daher durchaus nicht controvers, daß die Stationsgebäude, Speicher und Magazine, die Objecte, der ganze Oberbau, das Zugehör, des Eisenbahnkörpers sind; ja was nach dem bürgerlichen Gesetzbuche noch zweifelhaft sein konnte, ist durch das Gesetz über die Eisenbahnbücher zweifellos geworden, daß nämlich auch das ganze im Besitze einer Bahnunternehmung befindliche Materiale, welches zum Baue und zur Instandhaltung wie auch zum Betriebe derselben gehört, u. z. auch dann, wenn es mit dem Bahnkörper in keine feste Verbindung gebracht ist, ein Zugehör derselben bildet. Es ist daher auch der Vorrath an Schienen, Schwellen, der Fahrpark und alle Utensilien dahin zu zählen.[2])

Auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn angewendet, sind daher auch bei ihr alle diese Sachen als eine Pertinenz des Grund und Bodens,

---

[4]) Vgl. Unger a. a. O. II. S. 19 u. 21.

Bemerkenswerth ist auch, was ganz richtig Jäger a. a. O. S. 28 sagt, daß „das Bahneigenthum an und für sich nichts Besonderes hat". — Vgl. auch die Citate oben S. 21, Anm. 5.

[1]) §§. 294—297 a. b. G. B.

[2]) Gesetz vom 19. Mai 1874, R. G. B. Nr. 70, §. 5.

also der Stationsplätze und der currenten Bahn und überhaupt des Areale auf welchem sie sich befinden, resp. zu dessen Benützung sie dienlich und bestimmt sind, anzusehen.

Es liegt auf der Hand, daß dieses Zugehör des liegenden (unbeweglichen) Grundbesitzes jenen Zugehörungen des 10. Punktes des Privilegiums beizuzählen ist.

Aber sich mit diesem begnügen, hieße Sinn und Geist jener Privilegialbestimmung tödten, Wortlaut und Wortbedeutung absichtlich ignoriren; denn Sinn und Geist, Wortlaut und Wortbedeutung sprechen zu laut und zu deutlich aus, daß die „Real- und Mobilarzugehörungen" mehr als jenes Zugehör des Grund und Bodens umschließen, daß sie vielmehr und vor Allem andern diesen selbst, den ganzen Bahnkörper sammt dessen Zugehör bedeuten, und überhaupt alle beweglichen und unbeweglichen, alle körperlichen und unkörperlichen Sachen, welche zur Nordbahn gehören, umfassen.

Die Ausdrucksweise im 10. Punkte des Privilegiums, um deren Interpretation es sich handelt, läßt keinem begründeten Zweifel Raum. „Zugehörungen der Unternehmung", und nicht Zugehörungen des Bahnkörpers steht geschrieben.[3])

Als die große Einheit, als die Zusammenfassung des Ganzen, was die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausmacht und repräsentirt, als ihr ganzer Inhalt ist „die Unternehmung" hingestellt; alles, was sich um sie herum gruppirt, wessen sie zu ihrer Realisirung, Activirung und Lebensbethätigung bedarf, ist mit dem Sammelworte Zugehörungen ausgedrückt. Das Wort sagt wohl mehr, als wenn es bloß hieße das Zugehör; absichtlich und mit Vorbedacht scheint der Ausdruck „Zugehörung" gebraucht zu sein und wird dessen angedeutete weitere Bedeutung durch den Plural noch mehr verstärkt und gesichert. Die Zugehörungen werden der Unternehmung subordinirt und dadurch zwei Begriffe einander gegenübergestellt, von denen der Eine — ich möchte sagen die Tendenz, den Plan des Ganzen, den schaffenden ihn belebenden Geist, die leitende Idee, der andere die materielle Hülle, das Mittel zum Zweck, die reale Unterlage und Existenzbedingung des ersteren bezeichnet.

Es wäre daher engherzig und wohl auch verfehlt, die Bedeutung dieses Ausdruckes in den theoretischen Normen des Gesetzbuches zu suchen, und ihm das „Zugehör" des a. b. G. B. zu substituiren, welchem Worte

[3]) Anders z. B. in dem Uebereinkommen vom 14. März 1856, §. 1 und der Concessionsurkunde vom 23. September 1858, §. 4 der Südbahn.

das Privilegium gewissermaßen ängstlich ausweicht, obgleich es durch die gesetzliche Terminologie gegeben war.

Nicht als Pertinenz einer Sache, im streng technischen Sinne des Wortes, sondern als reales Substrat der großartigen kaufmännischen Idee, des imposanten Transportgeschäftes, als Summe der Rechtsobjecte des durch die Actiengesellschaft repräsentirten Rechtssubjectes, also als das Gesammtvermögen der Unternehmung ist das Wort aufzufassen.[4])

Man könnte sich allenfalls auch wohl mit der Auffassung des Zubehörs im vulgären Sinne genügen und die Real- und Mobilarzugehörungen als Etwas gelten lassen, was zur Unternehmung, d. i. zum Ganzen gehört, und ohne welches diese nicht ausgeübt werden könnte.[5])

Das was hier in beiden Fällen, — ich möchte sagen, mehr das juristische Gefühl als die positive Rechtsgelehrsamkeit als Wegweiser für die richtige Auffassung an die Hand gibt, wird leichter und untrüglicher zur sichern Erkenntnis des ojectiv Richtigen wie des wahren gesetzgeberischen Willens führen als die unvollständige positive Gesetzgebung, und als eine perverse theoretische Deutelei.

Als „Zugehör" im Sinne der Definition unseres bürgerlichen Gesetzbuches aufgefaßt, müßte man nämlich das Rechtsverhältniß so construiren, daß die Unternehmung der Nordbahn die Hauptsache, alles andere was dazu gehört, und zum Betriebe nothwendig ist, als Nebensache erscheint.

Um den Sachenbegriff, resp. das objective Recht, als dessen Pertinenz jene Nebensachen (Zugehörungen) fungiren sollen, zu gewinnen, müßte man dann die Unternehmung als einen Inbegriff von Rechten, oder gewissermaßen als ein einziges großes Recht — etwa das Bau- und Betriebsrecht der Nordbahn — definiren.

Man wäre weiter gezwungen, anzunehmen, daß auch Rechten Pertinenzen anhaften und daß unbewegliche Sachen Pertinenzen beweglicher Sachen (zu welchen ja nach österreichischem Gesetze die Rechte zählen)[6]), sein können.

---

[4]) Vgl. Unger a. a. O. I. S. 437: „Die Sachen, welche erforderlich sind, um ein Recht auszuüben, ... wie z. B. das Jagdzeug, um die Jagdgerechtigkeit auszuüben, das Fischzeug, um Fischerei zu treiben, sind Mittel zur Ausübung eines Rechtes ..... und stehen zu dem fraglichen Recht ebensowenig in einem Pertinenzverhältniß, wie der Besitz zum Eigenthum." .. — „Vermögen" im Sinne der Definition bei Unger I. S. 380: „Das Vermögen ist ..... die Gesammtheit der Rechtsverhältnisse, der Inbegriff der Rechte einer Person, welche sich auf Geld reduciren lassen."

[5]) Vgl. Unger a. a. O. I. S. 450 (auch Anm. 39), wenngleich die dort angeführten Beispiele für unseren Fall nicht passen.

[6]) §§. 298, 292 a. b. G. B.

Wenngleich nun die spärlichen höchst allgemein lautenden Normen des a. b. G. B. solchen Annahmen nicht directe entgegenstehen, so käme man dadurch doch mit hervorragenden Rechtsgelehrten in Conflict, welche beides — sowohl die active und passive Pertinenzfähigkeit von Rechten, als die passive Pertinenzfähigkeit von Immobilien strikte negiren.[7])

Man kann aber auf diese künstliche Interpretation leicht verzichten, weil man deren nicht bedarf, indem man auf dem bezeichneten einfacheren Wege natürlicher Logik und allgemeiner Begriffsbildung weit leichter die objective rechtliche Wahrheit ergründet.

Indeß wäre auch auf jenem künstlichen Wege die Schlußfolgerung unabweislich, daß unter jenen Zugehörungen auch die Immobilien inbegriffen seien.[8])

Aber noch ein Moment tritt in den Vordergrund, welches als höchst bedeutsam hiebei nicht übersehen werden darf.

Es ist der Ausdruck „Real- und Mobilar-" Zugehörungen.

„Real- und Mobilar" ist eigentlich kein Gegensatz; das Reale (körperliche, im Raume Existirende) kann beweglich (mobil) oder unbeweglich sein, und was im juristischen Sinne beweglich, ist bald körperlich, bald unkörperlich.

Es sind also keine correlaten Begriffe: gegensätzlich sind vielmehr real und ideal (körperlich und unkörperlich), das Mobile und das Immobile oder Bewegliche und Unbewegliche.

---

[7]) So Unger a. a. O. I. 456: „So wenig Rechte Pertinenzen haben können, so wenig können Rechte Pertinenzen sein."

Derselbe I. 460, Anm. 86: „Unbewegliche Sachen können selbstverständlich niemals Pertinenzen beweglicher Sachen sein, da in den Immobilien der natürliche Schwerpunkt des Verhältnisses liegt." S. auch S. 437, 455. Unger's Ansicht huldigt auch Sintenis u. a.

Pann a. a. O. S. 7 dagegen tritt in sehr decitirter Weise für die gegentheilige Anschauung ein und führt nicht uninteressante Beispiele ins Feld. — S. auch Feistmantel a. a. O., Phillips, deutsches Privatrecht I. 398, Windscheid, Pandectenrecht S. 389. Vgl. auch das Preuß. Landrecht, I. Thl. 2. Tit. §. 97.

Interessant ist der Standpunkt, welchen die österreichische Regierung in den Motiven zu §. 5 des Eisenbahnbüchergesetzes eingenommen hat, welcher Paragraph von dem Umfange der eisenbahnbücherlichen Einlage handelt. Sie sagt: „Im Wesentlichen hat man es mit der Grundanschauung des a. b. G. B. über das Zugehör nur mit der Modification zu thun, daß es sich hier nicht um das Zugehör einer unbeweglichen Sache, sondern um das Zugehör eines ganzen an ein Immobile (den Bahnkörper) sich anschließenden Unternehmens handelt."

[8]) Vgl. die sehr sachlichen Ausführungen bei Tänzerles a. a. O. S. 7—16.

Unzulässig ist es nun, dem Gesetzgeber eine offenbare Inconsequenz, ein flagrantes Versehen und einen Pleonasmus zu imputiren.

Weit besser entspricht es den Postulaten juristischer Hermeneutik, den Ausdruck „Real- und Mobilar-" so zu erklären, daß er möglichst aufrecht bleibe, d. i. „keinen Widerspruch enthalte und von Wirkung sei", und wie es „aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet".[9])

Eine solche Auslegung läßt aber keine andere Annahme zu, als daß durch das Wort „Realzugehörungen" die liegenden Güter, die Grundstücke, der unbewegliche Besitz gemeint ist.

Hiefür spricht schon die übliche Nomenclatur Realbesitz, Realitätenbesitz, Reale (für Grund und Boden) u. dgl., ganz besonders aber die klassische Terminologie, Realservitut, Reallast, Realrecht, wo mit dem Worte „Real-" durchwegs ein unbewegliches Gut, ein Grundstück bezeichnet wird.[10]) Daß die Realrechte deshalb von Menschen auch Gutsrecht genannt werden, ist bekannt.

„Real- und Mobilarzugehörungen" heißt also nichts Anderes, als die Immobilar- und Mobilarzugehörungen, d. h. der bewegliche und unbewegliche Besitz der Unternehmung, welcher somit auch den Grund und Boden der Stationsplätze und der currenten Bahn sammt Zugehör im Sinne des a. b. G. B. in sich schließt.

Man sieht, daß alle und jede richtige Auslegung zu demselben Resultate führt, — auch hier führen alle Wege nach Rom!

Ich trage hienach kein Bedenken, jede andere Deutung welche dem Inhalte des Privilegiums und speciell dem 10. Punkte desselben gegeben werden wollte, — sofern sie ernstlich gemeint wäre — für pure Rabulisterei zu erklären.

Wie aber soll es auch der Grund und Boden nicht sein, über den der Nordbahn das vollständige Eigenthumsrecht zusteht? Hat sie nicht auch den ganzen zur Herstellung der Bahn verwendeten Grund theils durch Kauf, theils durch Tausch, theils im Wege der Expropriation erworben und bezahlt?

---

[9]) §. 914, §. 6 a. b. G. B.

[10]) Unger a. a. O. S. 554 ff.: „In diesem weiteren Sinne bezeichnet Reallast überhaupt jede auf einer unbeweglichen Sache haftende und daher auf jeden Besitzer übergehende Last ...." und S. 560: „Die Reallast als Ganzes ist eine Last des Grundstückes selbst." Derselbe S. 572: „Unter Realrechten versteht man Rechte, welche an eine unbewegliche Sache dergestalt geknüpft sind, daß ..." ꝛc. — S. auch Randa über das Object des Rechtsbesitzes in Haimerl's Vierteljahrsschrift, XI. Bd., S. 18 u. 25, auch Anm. 53.

Kauf, Tausch und Expropriation sind Rechtstitel für die Eigenthumserwerbung.

„Der Kauf gehört wie der Tausch," — heißt es im §. 1053, a. b. G. B. — „zu den Titeln, ein Eigenthum zu erwerben; die Erwerbung geschieht erst durch die Uebergabe des Kaufgegenstandes."

Daß die Expropriation einen Rechtstitel zur Eigenthumserwerbung abgibt, und daß speciell auch die Privateisenbahnen durch dieselbe an den expropriirten Grundstücken Eigenthum erwerben, geht unfehlbar aus §. 365, a. b. G. B., aus §. 8 der Directiven für die Concessionirung der Privateisenbahnen vom Jahre 1838[11]), aus dem Hofkanzleidecrete vom 30. April 1841[12]), dem bereits citirten Hofkanzleidecrete vom 18. Februar 1847, J. G. S. Nr. 1036, aus §. 9 lit,. e des Conzessionsgesetzes vom Jahre 1854[13]), und aus dem jüngsten Expropriationsgesetze vom 18. Februar 1878, R. G. B. Nr. 30[14]) hervor[15]); für die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn aber ganz besonders noch aus Punkt 4 des Privilegiums, wo es heißt:

„wo dann ..... eben diese Behörde zugleich den Befehl an die Besitzer der betreffenden Grund- und Gebäudetheile zu erlassen hat, letztere der Eisenbahnunternehmung gegen angemessene Schadloshaltung eigenthümlich abzutreten."

Endlich liegt uns aber eine Interpretation der auf die Eigenthumsfrage bezüglichen Privilegialnormen vor, welche sowohl was die Autorität als Klarheit und Präcision, die ihr innewohnen, nichts zu wünschen übrig läßt. Die Regierung selbst hat hiezu bei Gelegenheit des Verkaufes der k. k. westgalizischen Staatseisenbahn Anlaß genommen.

Den innern Zusammenhang der Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 mit der Privilegialurkunde vom Jahre 1836 habe ich bereits oben nachgewiesen und beleuchtet.

Die damalige Intention der Regierung ist denn auch u. z. ebenso

---

[11]) Wegen der angemessenen Entschädigung, welche für das in „Anspruch genommene Privateigenthum zu leisten ist," .... 2c.

[12]) N. ö. Prov. G. Slg. S. 153.

[13]) „.... wonach die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt...."

[14]) §§. 1, 2. „Eigenthumsrecht." Vgl. Art. 5 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867: „Das Eigenthum ist unverletzlich. Eine Enteignung gegen den Willen des Eigenthümers kann nur" 2c. — S. auch Dr. Strohal: „Zur Lehre vom Eigenthum an Immobilien." Graz 1876, S. 131.

[15]) Von dem Eigenthumsrechte an concessionirten Privatbahnen wird bei der 2. und 3. Bahngruppe gesprochen werden.

wie der Vertragswille der Nordbahn im ganzen Tenor des Vertrages zu unzweideutigem Ausdruck gelangt.

Das Privilegium vom Jahre 1836 bildete die Unterlage, das Vorbild und Muster für die Rechte, welche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn rücksichtlich der neu erworbenen galizischen Linien eingeräumt werden wollten und eingeräumt wurden. Es ist aber nicht nur natürlich, sondern den damaligen Verhältnissen entsprechend, anzunehmen, daß zur Zeit der Activirung des 1854er Conzessionssystems gewiß nicht mehr, nicht weitergehende und am wenigsten neue Rechte zugestanden werden wollten, als im Jahre 1836.

Es ist wohl nicht gewagt, zu behaupten, daß die gleichlautenden Privilegialrechte der Linz-Budweis-Gmundener, Prag-Pilsen(Lana)er und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Summum dessen sind, was je in Oesterreich einer Privatbahnunternehmung an Befugnissen in einer gewissen Richtung eingeräumt wurde. Und dennoch sollte man finden wollen, daß die Regierung im Jahre 1858 ein ganz neues Privileg, das freie Eigenthum, für die Linien der verkauften westgalizischen Staatsbahn der Nordbahn verleihen wollte und zugestanden hätte, wenn es nicht schon in der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 begründet, und für die Linien dieser Urkunde creirt worden wäre? Unmöglich. Es ließe sich nicht ein Motiv dafür finden. So kann denn auch die Einräumung des Eigenthums in der Vertragsurkunde vom Jahre 1858 keinesfalls als ein novum angesehen werden; es war vielmehr nur die Fortsetzung und Uebertragung dessen, was schon für die alten Linien galt, auf das neuerworbene Netz.

Wenn daher die Staatsverwaltung laut §. 1 der Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 jene westgalizischen Eisenbahnstrecken an die Nordbahn abgetreten und genehmigt hat, „daß diese Eisenbahnlinie sammt Zugehörungen ..... vom 1. Jännar 1858 in das Eigenthum der k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten übergehe, welche der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 ..... entsprechen", so müßte es eine sonderbare Logik sein, welche anzuerkennen sich weigerte, daß damit auch das Eigenthumsrecht der Nordbahn rücksichtlich der älteren im Jahre 1836 privilegirten Linien neuerdings nachdrücklich bestätigt und sanctionirt, und daß dadurch urkundlich und feierlich documentirt worden sei: auch durch das Privilegium von 4. März 1836 ist dem Wechselhause Rothschild das Eigenthum, u. z. das freie, vollständige, immerwährende Eigenthum der dadurch privilegirten Linien, u. z. bezüglich der Haupt-

und Nebensachen, vor allem andern auch des Grund und Bodens sammt Zugehör zugesichert worden.[16])

Daß sich dieser Eigenthumsfrage die Aufmerksamkeit weiterer Juristenkreise zugewendet hat, und daß sich um dieselbe als den Centralpunkt der sogenannten „Nordbahnfrage" im vorigen Jahre eine förmliche Nordbahnliteratur wie ein Corallenstock an einem Felsenriff anzusetzen begonnen hat, zeugt von dem Interesse, welches ihr von den österreichischen Rechtsgelehrten entgegengebracht wird.

So verschieden die Blüthen sind, die da zum Vorschein gekommen, so überaus gleichartig ist die Frucht, die allerseits als das Resultat vom Baume der angestellten kritischen Untersuchungen gerade in dieser Frage herabfiel.

Eine — unter Juristen bekanntermaßen seltene — Uebereinstimmung tritt uns da entgegen, fast ausnahmslos in den Refrain ausklingend: das volle, freie Eigenthumsrecht der Nordbahn auf die Linien des 1836er Privilegiums, d. i. auf den Eisenbahnkörper selbst und auf alles bewegliche und unbewegliche Zugehör, sei der Gesellschaft auch über die Dauer des Privilegiums hinaus zweifellos gewährleistet.[17])

---

[16]) Vgl. Stall a. a. O. S. 20 u. 27. Dagegen halte ich den Schluß a contrario der Concession vom 7. Juni 1845 für die Strecke Gänserndorf-Marchegg, welchen Stall S. 28 zieht, für unzulässig, da diese Concession eben nur die Bestimmungen der 1838er Directiven auf diese Bahnstrecke anwendet, dem Wörtchen „dermal" daher auch keine juristische Bedeutung beigelegt werden kann. Solche Argumente sind superflua quae nocent.

Pann a. a. O. S. 26 ff. begeht denselben Fehler durch den Hinweis auf die Concession vom 18. März 1847 für die Flügelbahn Oberberg-Landesgrenze.

[17]) So Nr. 9 und 10 der Jurist. Blätter 1881. In Nr. 10 heißt es u. a.: „Unter Real- und Mobilarzugehörungen der Unternehmung sind also alle Realien und Mobilien verstanden, welche der Unternehmung gehören oder ‚zugehören', und die Unternehmer, d. i. der ‚Actienverein' der Nordbahngesellschaft, sind ausdrücklich als Eigenthümer dieser Objecte erklärt."

Pann a. a. O. S. 6: „Das Unternehmen .... wird als Principale erklärt, und Alles, was an beweglichem und unbeweglichem Vermögen nothwendig ist, um dieses Unternehmen zu betreiben, folglich auch der Bahnkörper, ist als ein Zubehör des Unternehmens freies Eigenthum der Gesellschaft, und bleibt es auch nach Erlöschung des Privilegiums."

Stall a. a. O. S. 29: „Die klaren Bestimmungen des Art. (10) vermeiden den dem a. b. G. B. geläufigen Ausdruck „Zugehör" in der auffallendsten Weise, und sprechen von den Real- und Mobilar-„Zugehörungen" der Unternehmung, worunter demnach und insbesondere mit Rücksicht auf die anderen Bestimmungen der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 nur das gesammte mit der Unternehmung verbundene Real- und Mobilarvermögen verstanden werden kann."

V. Das Verhalten der Nordbahn und der Regierung gegenüber der Eigenthumsfrage und den 1838er Directiven.

Die im vorhergehenden Capitel entwickelte Anschauung hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von allem Anfang an bis auf die neueste Zeit als ihre Rechtsüberzeugung festgehalten, und diese zu wiederholtenmalen manifestirt; nicht nur in der Eigenthumsfrage, sondern auch in Bezug auf ihre privilegirte Sonderstellung überhaupt und ihr Verhältniß zu den Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 hat sie öfters Stellung genommen und die ihr durch kaiserliches Wort verbürgten Rechte zu vertreten und zu schützen nie versäumt.

Zwar hat sie in den ersten Jahren ihres Bestandes mehrfache Schritte gethan, um die Gleichstellung ihres Privatunternehmens mit den Staatsbahnen zu erlangen, offenbar zu dem Zwecke, um dadurch manche Begünstigung, auch manche Erleichterung der an sie gestellten financiellen Anforderungen, wenigstens auf dem des Steuerwesens zu erreichen.

Die großen materiellen Schwierigkeiten, die sich dem Unternehmen in seinen Kinderjahren in den Weg stellten und demselben mitunter sogar gefährlich zu werden drohten, mögen der Anlaß hiezu gewesen sein.

Aber immer diente auch den zu diesem Ende unternommenen Schritten die Annahme und die volle lebendige Überzeugung zur Grundlage, daß sie eine vollberechtigte mit allen Eigenthumsrechten und aller

---

Dr. Pisko in der Gerichtshalle Nr. 20 ex 1881 schreibt: „. . . . der Ausdruck ‚Real- und Mobilar'-Zugehörungen ist nach dem Wortlaute der Urkunde dadurch erklärlich, daß die Unternehmung, der privilegirte Geschäftsbetrieb als erloschen erklärt und der reale und mobile Besitz als reales und mobiles Zugehör der Unternehmung bezeichnet wird.

Im Gegensatze zu dem Erlöschen des privilegirten geschäftlichen Betriebes wird das freie Eigenthumsrecht der Unternehmung auf ihre unbeweglichen und beweglichen Güter gewahrt."

Erwähnenswerth ist auch, was Dr. Sax „Die Verkehrsmittel", Wien 1879, II. S. 515 sagt: „Die bis dahin (1838) ertheilten Eisenbahnprivilegien einschließlich jenes der Nordbahn waren Concessionen von unbeschränkter Dauer gewesen, da den Unternehmern das Eigenthum an der Bahn auch nach Ablauf der 50jährigen Privilegialzeit ausdrücklich zugesprochen war." Diese Identificirung der Ewigkeit des Betriebsrechtes mit jener des Eigenthums läßt sich jedoch nur volkswirthschaftlich (wie sie hier wohl gemeint ist), nicht juridisch rechtfertigen.

Vgl. dagegen Dr. Gerl in Nr. 8 der Jurist. Blätter ex 1881.

sonstigen durch das Privilegium ihr verliehenen Autonomie ausgestattete Privateisenbahnunternehmung sei.

Interessant ist es nun, an der Hand der alten Registraturacten zu verfolgen, welche Stellung die Regierung diesen Versuchen gegenüber eingenommen, und wie sie selbst die Nordbahndirection auf die der Gesellschaft durch das Privilegium angewiesene Privateigenschaft ihres Besitzes, namentlich auch des Grundbesitzes, zu verweisen nicht müde wurde, und alle ihre in jener Richtung gemachten Bemühungen nullificirte.

Beides, jene Manifestationen und diese Regierungsacte gehen Hand in Hand, und wechseln — historisch — miteinander ab. Wenn sie auch nicht einzeln und äußerlich miteinander zusammenhängen, so ist doch der innere Werth derselben ein untrennbarer, und ich glaube daher nicht zu fehlen, wenn ich sie — so weit mir davon authentische Kenntniß zu erlangen möglich geworden und sie an dieser Stelle von Interesse sind, in streng chronologischer Ordnung einander folgen lasse.

1. Schon in dem „über die Bildung einer Actiengesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia" in der Wiener-Zeitung publicirten [1]) Programm des Wechselhauses Rothschild vom 22. Februar 1836 ist zu lesen:

„Se. k. k. Majestät Ferdinand I. haben Allergnädigst geruht, dem Associé des unterzeichneten Bankierhauses S. M. Freiherrn von Rothschild ein ausschließendes Privilegium auf die Anlage einer 60 deutsche Meilen langen Eisenbahn von ..... zu verleihen und die Benützung derselben zum Transporte von Personen, Producten, Waaren aller Art und Hausthieren auf 50 Jahre mit der Befugniß zu gestatten, . . .

. . . . . .

daß in jedem Falle aber die Eisenbahn cum appertinentiis an Grund und Boden, sowie an Gebäuden nebst dem gesammten fundus instructus fortwährend das Eigenthum der hierauf zu bildenden Actiengesellschaft bleibe, welche das Transportgeschäft auch fernerhin zu betreiben berechtigt sein wird, wie dies die demnächst im Druck erscheinende Allerhöchste Privilegiumsurkunde ausführlich darthun wird."

2. Wie schon an einer anderen Stelle erwähnt, hat die Nordbahn gleich zu Beginn ihrer Thätigkeit angestrebt, von der Grundsteuerzahlung

[1]) Allgemeines Intelligenzblatt zur österr. kais. priv. Wiener-Zeitung Nr. 53, Samstag, den 5. März 1836.

enthoben zu werden, und hat dieses Ziel bis zur Hofstelle verfolgt; sie wurde jedoch aus den Gründen des bereits oben citirten Hofkanzleidecretes vom 10. Juli 1836, Z. 1242, Beil. I., mit dem Hinweise auf die „allgemeinen Besteuerungsgrundsätze" (welchen zufolge auch damals nur Privateigenthum der Grundsteuer unterworfen war) abgewiesen.

3. Mittelst eines Präsidialdecretes der n. ö. Landesregierung vom 16. October 1838, Z. 2628 wurde unter Bezugnahme auf die bezügliche Bestimmung des §. 10 der Concessionsdirectiven für Privateisenbahnen auch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein landesfürstlicher Commissär in der Person des k. k. n. ö. Regierungsrathes Andreas Grafen von Hohenwart zu Gerlachstein beigegeben, und der Direction erinnert, „daß der landesfürstliche Commissär ohne auf die Leitung der Geschäfte oder auf irgend einen Zweig der Gebahrung einen berathenden oder entscheidenden Einfluß zu nehmen, ermächtigt sei, allen Berathungen beizuwohnen, alle Acten und Rechnungsabschlüsse einzusehen, und alle ihm dienlich scheinenden Aufklärungen zu verlangen."

Die vollkommen gerechtfertigte Annahme, daß hier ein Versehen obwalte, veranlaßte die Nordbahndirection, sich mit einer am 24. October 1838 eingereichten Vorstellung an die Landesregierung nicht zu begnügen, sondern ein Majestätsgesuch zu überreichen, in welchem die Gründe dargelegt wurden, aus welchen sie die Beigebung eines landesfürstlichen Commissärs „mit Bestürzung entnahm" und gegen dieselbe ihre Einwendungen erhob.

Zunächst ist es „die Besorgniß, daß jener ausgesprochene Grundsatz den objectiven Umfang des als Specialgesetz kundgemachten a. h. Nordbahnprivilegiums nicht nur beschränken, sondern zum Theile sogar aufheben würde."

Dann wird der Charakter der durch das Privilegium erworbenen Privatrechte, die Unanwendbarkeit der Directiven auf das Privilegium aus inneren und äußeren Rechtsgründen nachgewiesen und dargethan, „daß die unter dem Schutze des Gesetzes bereits erworbenen Rechte ohne Unrecht Niemandem entzogen werden können."

Bezeichnend ist, was weiter (im 6. Punkte dieser Eingabe) ausgeführt wird:

„Nun sind in dem bereits vor jenen Bestimmungen (das sind die Concessionsdirectiven) ertheilten a. h. Privilegium zur Errichtung der Nordeisenbahn die Grenzen der seinem Erwerber ertheilten Rechte und Verpflichtungen vorgeschrieben; es hatte sich nach diesen Rechten jeder Actionär nur dadurch bestimmen lassen, ein Mitglied zu werden, daß seine Hoffnungen

und Erwartungen nicht verkümmert werden. . . . . Diese Rechte des gutgesinnten Erwerbes, diese Hoffnungen und Erwartungen der treuherzigen Actionäre, und der vorgesetzte Zweck ihrer besorgten Stellvertretung, sollen nunmehr durch nachträgliche, beschränkende, umändernde und sogar aufhebende Bestimmungen des a. h. Privilegiums und der sanctionirten Statuten[2]) der Gesellschaft beirrt werden, wodurch offenbar das Unternehmen selbst, wenn nicht vernichtet, doch wenigstens verdächtigt" . . . würde 2c.

Das Majestätsgesuch wurde der a. h. Signatur gewürdigt und hatte den Erfolg, daß die Anwesenheit des landesfürstlichen Commissärs „sich in der Regel nur auf die Generalversammlungen zu beschränken habe"; nur ausnahmsweise sollte er allen Berathungen der Gesellschaft beiwohnen dürfen, „wenn sich gegründete Bedenken gegen die Vorgänge der Direction ergeben sollten."

Wenngleich dieser Protest der Nordbahn nicht directe den Schutz ihres Eigenthumsrechtes zum Gegenstande hatte, so galt derselbe doch allen durch das Privilegium erworbenen Rechten, implicite daher auch dem Eigenthume der Gesellschaft.

4. Schon die vierte Generalversammlung der Nordbahnactionäre vom 12. December 1836 hatte den Beschluß gefaßt, eine Flügelbahn nach Preßburg, und zwar von Deutsch-Wagram abzweigend, zu bauen.

Da dies jedoch nicht so schnell realisirbar war, inzwischen das Privilegialsystem durch das Concessionssystem der 1838er Directiven remplacirt wurde, faßte die Nordbahngesellschaft in der 6. Generalversammlung vom 29. März 1839 den Beschluß, um die Bewilligung vorerst für die Strecke von Gäuserndorf bis an die March einzuschreiten, zugleich aber „ihre frühere Bitte, diese Seitenbahn als einen integrirenden Theil der Nordbahn zu betrachten, dahin zu modificiren, daß auch in dem Falle, wenn die hohe Staatsverwaltung bezüglich der Ueberlassung dieser kurzen Strecke an den Staat nach der zu Ende gehenden Privilegialzeit, die a. h. Bestimmungen vom 27. November 1837 und 18. Juni 1838 geltend machen wollte, sie sich dieser Verfügung rücksichtlich dieser Strecke von Gänserndorf bis an die March bereitwilligst unterwerfe."

Es liegt hierin eine stillschweigende Verwahrung der Privilegialrechte, und zwar speciell des ewigen Eigenthums hinsichtlich der privilegirten Linien.

[2]) Soll wohl heißen: „durch nachträgliche das a. h. Privilegium und die sanctionirten Statuten beschränkende Bestimmungen ...." 2c.

5. Eines der hochinteressantesten Actenstücke tritt uns in einer an das Präsidium der k. k. allgemeinen Hofkammer gerichteten Eingabe der Nordbahn vom 11. Februar 1843 entgegen, dessen Bedeutung nur noch durch die darauf erfolgte Resolution dieser Hofstelle vom 17. Februar, welcher sich auch die k. k. vereinte Hofkanzlei unterm 24. Februar 1843 anschloß, übertroffen wird.

„Die Direction der k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn — so lautet das Rubrum des mir vorliegenden umfassenden Gesuches — bittet um hochgeneigte Zurückführung der öffentlichen und Privatverhältnisse der Nordbahn auf ihren eigenen bisher mißkannten Standpunkt und sohinnige hohe Veranlassung zur Geltung der auch hiebei eintretenden Principien der Staatsbahnen, sowohl in Hinsicht der höheren Staatsinteressen und Politik, als des hiebei beobachteten Verfahrens und namentlich des im inerwähnten hohen Programme aufgehobenen Wirkungskreises der bisherigen Behörden."

Mit anderen Worten: die Nordbahn war damals bittlich um Gleichstellung mit den Staatsbahnen, und Behandlung nach den für diese maßgebenden Grundsätzen.

Als Motive hiefür wird eine ganze Reihe von Schwierigkeiten und Unzukömmlichkeiten angeführt, welche sich der Nordbahn sowohl bei den gütlichen und zwangsweisen Grundeinlösungen betreffs der Ansprüche der Dominien, Gemeinden ꝛc. als beim Betriebe (bezüglich der feuersicheren Herstellung von angrenzenden Gebäuden, des Klein'schen Funkenapparates, der gerichtlichen Sentenzen über Entschädigungsansprüche ꝛc.) und in mehrfacher anderer Beziehung entgegenstellten.

Ein Hauptgewicht wird auf die Besteuerung des Unternehmens gelegt, welche namentlich in Rücksicht auf die Grundsteuer weder in der Natur der Sache noch in den bestehenden Vorschriften gegründet sei. Der Bau der Nordbahn solle laut Privilegium nach den für öffentliche Straßen bestehenden Normen geschehen; warum werde sie also nicht wie diese und wie es für das Grundeinlösungsverfahren bei Staatseisenbahnen vorgeschrieben sei, von allen öffentlichen Lasten, speciell auch von der Grundsteuer entbürdet?

Auch bei der Errichtung von Privatbahnen sei das öffentliche Interesse über das Privatinteresse überwiegend; auch sie nehmen de facto den Charakter einer öffentlichen Straße an.

Es sei daher aus diesen und anderen Gründen „sowohl in privatrechtlicher als öffentlicher Hinsicht irgend eine Unterscheidung zwischen der im Bau begriffenen Staatsbahnstrecke von Olmütz nach Prag und

der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn umsoweniger rechtlich begründet, als .... die Schwierigkeiten, welche bei der Ausführung der bisherigen Eisenbahnunternehmungen durch die Privatbetriebsamkeit sich zeigten, sowie auch der Stillstand in der Forsetzung der Bahnen lediglich von .... dem Umstande erzeugt wurden, daß man die Eisenbahnen nur allein als eine Privatsache betrachtet habe" .... 2c.

Es wird weiter mit Befriedigung constatirt, daß durch das bekannte Eisenbahnprogramm vom Jahre 1841 „die Nordbahnlinie in die Reihe der Staatsbahnlinien einbezogen[3]) und daß die Leitung der Eisenbahnangelegenheiten in ein Centrale vereinigt wurde."

In all' dem erblickte die Direction „die Gewährleistung" dafür, daß ihre Bitte gewürdigt werden wird, „dem Sinne und den Worten des hohen Programmes gemäß, die öffentlichen und Privatverhältnisse der Nordbahn mit den bei den Staatsbahnen aufgestellten Grundsätzen in Vereinbarung zu setzen."

Diese Eingabe könnte nun auf den ersten Blick leicht den Eindruck machen, daß die Nordbahn damals ihren reinen Privatcharakter selbst abandonnirt und preisgegeben habe.

Dem ist aber nicht so. Bei näherer Betrachtung und bei näherer Kenntniß der sie begleitenden Umstände wird man bald zu dem entgegengesetzten Schlusse gelangen.

Alle Ausführungen athmen die Ueberzeugung, daß bei der Nordbahn alles privat sei, daß „das öffentliche Interesse vertretungslos blieb" (wie es dort heißt) und daß gerade die Behandlung derselben als reinste Privatunternehmung und Privatgut von großen Nachtheilen für das Unternehmen begleitet war.

Der eigentliche Grund der lamentablen, ja geradezu desparaten Bittschrift liegt aber in der schwierigen finanziellen Lage, in welcher sich das Unternehmen damals befand, und in der Sorge, daß dasselbe die bezüglich der Rentabilität gehegten Hoffnungen der Actionäre unerfüllt lassen werde.

Beides kommt darin wiederholt zum Ausdruck und gipfelt in dem Satze:

„Es hängt somit lediglich nur von der Höchsten Staatsverwaltung ab, dem Unternehmen das höchste öffentliche Interesse zu leihen, indem sie derselben jene Mittel gewährt, damit der Ertrag einen bürgerlichen Gewinn für das zusammengetragene Kapital erreiche."

[3]) Wie das zu verstehen war, ist oben S. 23 f. gezeigt worden.

Um an das angestrebte Ziel zu gelangen, durfte nichts unversucht gelassen werden, und es war daher auch erlaubt, den Schatten etwas stärker aufzutragen, um den Unterschied zwischen der streng privatrechtlichen Eigenschaft der Nordbahn und dem öffentlichen Charakter der Staatsbahnen, dann aber auch die Parallele zwischen den für die erstere vorwaltenden Nachtheilen und den angestrebten Vortheilen desto prägnanter hervortreten zu lassen.

Diese gewiß hochinteressante Manifestation der Nordbahngesellschaft fand bei der Regierung trotz der äußerlich verlockenden Argumente nicht die gewünschte Aufnahme. Die Erledigung, welche sie gefunden[4]), die Zurückweisung des Petits, und namentlich die Motivirung derselben sind für die Nordbahn von höchster Bedeutung; sie liefern ein einzig dastehendes Argument dafür, daß die Regierung selbst am weitesten davon entfernt war, die Nordbahn als eine öffentliche Straße, als ein öffentliches Gut zu betrachten; und sie enthalten einen authentischen Commentar zu dem Hofkanzleidecrete (Eisenbahnprogramme) vom 23. December 1841 rücksichtlich der Frage der Rückwirkung desselben auf das Nordbahnprivilegium.

„Wenn auch", heißt es darin, „von Sr. Majestät die Linie von Wien über Prag bis an die sächsische Grenze für eine Staatseisenbahn erklärt wurde, so ist doch zugleich das der erwähnten Gesellschaft (Nordbahn) verliehene Privilegium in seinem vollen Umfange aufrecht erhalten worden. Sowenig folglich eine Verkürzung der hieraus abgeleiteten Rechte stattfinden darf, ebensowenig kann eine Erweiterung derselben, eine Beschränkung der der Gesellschaft obliegenden Verbindlichkeiten oder überhaupt eine Aenderung in dem nur durch das Privilegium begründeten factischen oder rechtlichen Zustande der Gesellschaft zugestanden werden.

Da die Verhältnisse der Gesellschaft in Absicht auf die Beobachtung der Polizeivorschriften die Verpflichtungen derselben gegen die öffentliche Verwaltung oder Private und ihre sonstigen gesetzlichen Verhältnisse durch das Allerhöchste Kabinetsschreiben vom 19. December 1841[5]) keine Aenderung erlitten haben, so wird sich die Direction selbst bescheiden müssen, daß, wenn die von der Staatsverwaltung erbauten Strecken der Staatseisenbahnlinie für ein Staatsgut erklärt werden, und die hiemit verbundenen Folgen der Steuerexecution u. s. w.

[4]) Erlaß der n. ö. Landesregierung an die Direction der Nordbahn vom 1. März 1843, Z. 12330, in Folge Decretes der vereinten Hofkanzlei vom 24. Februar, Z. 5851.

[5]) Das oftgenannte Eisenbahnprogramm.

auf sie Anwendung finden, die Gesellschaft rücksichtlich der von ihr erbauten und bloß durch die Bestimmungen des Privilegiums begünstigte Strecke keine gleiche Behandlung in Anspruch nehmen könne."

Weiterer Randglossen hiezu bedarf es nicht.

6. Im Jahre 1861 feierte die Gesellschaft das 25jährige Jubiläum ihres Bestandes. Aus diesem Anlasse erschien eine Denkschrift im Drucke (bei August Zang), welche eine gedrängte Darstellung des Entstehens, Wachsens und Prosperirens der Nordbahn lieferte.

Auch über die Eigenthumsfrage spricht sich dieselbe mit folgenden schlichten, nüchternen Worten aus: „Die Nordbahn bleibt im Gegensatze zu den letzterer Zeit concessionirten Bahnen ein beständiges Eigenthum der Actiengesellschaft, indem dieselbe nach Ablauf der 50 Privilegialjahre mit den Real- und Mobilarzugehörungen als Eigenthümerin frei schalten, über deren Ablösung mit Jedermann in Unterhandlung treten, und sich zur Fortsetzung der Unternehmung rücksichtlich zur Erneuerung des Privilegiums melden kann."

Die Darstellung des Kampfes um das Privilegium im Ganzen, und um einzelne durch dasselbe gewährleistete, aber mit der Zeit stark angefochtene Rechte, gehört nicht auf dieses Gebiet; es sei nur kurz bemerkt, daß die Concessionirung der Strecke Stadlau-Strzelitz (recte Wien-Brünn) und deren Bau durch die k. k. privil. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Postbeförderung, Tariffragen, und manche andere Angelegenheit reichlichen Stoff zu diesem Kampfe lieferten, und daß keine Gelegenheit versäumt wurde, die verbrieften Rechte der Gesellschaft mit dem Schilde des Privilegiums zu decken, und wenigstens formell zu wahren.

VI. Die Gewähranschreibung im Eisenbahnbuche.

Wo das materielle Recht so klar und unzweifelhaft feststeht, ist die äußere Form, in welcher es zum öffentlichen Ausdrucke gelangt, nur nebensächlich. Ob daher im Eisenbahnbuche ausdrücklich oder nicht ausdrücklich die „Eigenthumsrechte" der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hinsichtlich der privilegirten Linien einverleibt, resp. ersichtlich gemacht sind, ist für den aufrechten Bestand derselben unerheblich, wenn ihnen nur sonst durch keinen Tabularact präjudicirt ist.

Dieses Letztere ist nun nicht der Fall und ich trage kein Bedenken, zur Beruhigung allzubesorgter Naturen den Schluß des vorliegenden

Kapitels mit dem Satze zu anticipiren, daß die Eigenthumsrechte der Nordbahn diesfalls auch in rein formeller Beziehung unangetastet und intact dastehen.

Dennoch wird es nicht überflüssig sein, sondern liegt Grund genug vor, sich mit diesem Abschlusse der Frage nicht zu begnügen, und denselben einigermaßen zu rechtfertigen.

Um dem §. 4 des Eisenbahnbüchergesetzes vom 19. Mai 1874 zu entsprechen[1]), war es geboten, bei Eröffnung der vorläufigen Einlagen im Eisenbahnbuche von den Strecken der im Jahre 1858 erkauften k. k. westgalizischen Staatseisenbahn den Flügel Trzebinia-Oswiecim zu trennen, und mit dem Bahnkörper der Linien des 1836er Privilegiums zu verschmelzen; denn nur mit Ausschluß dieses Flügels entsprach die westgalizische Staatsbahn der vormals Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn, welche mittelst des Einlösungsvertrages vom 30. April 1850 auf den Staat überging und welche allein nach Inhalt desselben den Gläubigern dieser Bahn für die noch heute nicht ganz amortisirten Prioritätsactien vom 1. Juli 1848 und Krakau-Oberschlesischen Prioritätsobligationen vom 15. October 1850 als ein einheitliches Pfandobject verhaftet ist[2]), und im Sinne des Gesetzes diesen Gläubigern gegenüber als ein Ganzes zu gelten hat.

Während somit bisher bei Erörterung der Eigenthumsfrage die Linien des Privilegiums vom Jahre 1836 und die des Kaufvertrages vom Jahre 1858 nebeneinander standen, tritt in Bezug auf deren Eintragung in das Eisenbahnbuch die Modification ein, daß die Ersteren, durch die Flügelbahn Oswiecim-Trzebinia verstärkt, den Letztern nur abzüglich dieses Flügels gegenüber stehen, und daß sich hienach auch die eisenbahnbücherlichen Eintragungen, resp. die bücherlichen Einheiten richteten.

Dies mußte zum Verständniß des Nachfolgenden vorausgeschickt werden.

Es war nun ebenso selbstverständlich als rechtlich begründet, daß

---

[1]) Absatz 1 lautet: „Für jede Eisenbahn, bezw. für jeden Theil derselben, welcher den Gläubigern gegenüber als Ganzes zu gelten hat, ist eine Einlage zu errichten."

[2]) §. II, Punkt 4 des Einlösungsvertrages vom 30. April 1850 lautet: „Für sämmtliche Obligationen nebst Zinsen ist zur besonderen Sicherstellung das gesammte dem kais. österreichischen Staate überlassene bewegliche und unbewegliche Vermögen der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft in seinem jetzigen und zukünftigen Bestande vorbehaltlich des Vorzugsrechtes, welches den Inhabern der Prioritätsactien bei deren Creirung zustand und zugleich noch gegenwärtig zusteht, verhaftet."

die Nordbahn in dem Gesuche um die Eröffnung der vorläufigen Einlagen für diese beiden Bahnganze die ausdrückliche Ersichtlichmachung ihrer Eigenthumsrechte beantragte.

Dieses Begehren war sowohl dem Inhalte des Privilegiums vom 4. März 1836 als der Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 entsprechend, und es stand demselben das Gesetz nicht entgegen.

Dies gilt vor Allem von dem bereits bezogenen in dieser Frage entscheidenden Gesetze über die Eisenbahnbücher, welches in §. 6, Abs. 2 von getheiltem „Eigenthum", „Miteigenthum" und anderen, die Ausübung des „Eigenthumsrechtes" beschränkenden Rechten wie Grunddienstbarkeiten, in §. 8 vom „Eigenthumsblatt" und in §. 9 von einem Grundbuchskörper im Sinne des allgemeinen Grundbuchgesetzes, in den §§. 22, 29, 31 u. a. von der Uebertragung der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage, in §. 31 auch von der Abschreibung derselben im Grundbuche, wo sie vorher innegelegen, in §. 40 von der bücherlichen Zuschreibung, „nach den Vorschriften der allgemeinen Grundbuchsgesetze", in §. 45 von der Uebertragung der Grundstücke in die gewöhnlichen Grundbücher im Falle der Löschung einer Eisenbahneinlage, in den §§. 7, 38, 48 von „Besitzübergang" und „Besitz" der von der Unternehmung erworbenen Grundstücke, in den §§. 6, 17, 23 u. a. von dinglichen Rechten in Ansehung der in die Einlage aufgenommenen Eisenbahngrundstücke gesprochen wird. Der §. 48 aber bezeichnet die den Gegenstand der Eintragung in das Eisenbahnbuch bildenden Immobilien geradezu als zum „Vermögen" (hier offenbar in der Bedeutung von Eigenthum) der Eisenbahnunternehmung gehörig, und räumt den Besitzern von Prioritätsobligationen das „Pfandrecht" hinsichtlich derselben ein, welches gleichfalls im Eisenbahnbuche einzutragen ist. Alle diese Ausdrücke, deren sich das Gesetz bedient, sind im Zusammenhange mit der ratio legis und den sich daran knüpfenden Bestimmungen unfehlbare Beweise, daß dem Gesetzgeber die Eintragung des Eigenthumsrechtes an den Privatbahnen als Ziel vorgeschwebt, und daß unter den „auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechten" des §. 8 Abs. 2, vor Allem und zunächst das Eigenthumsrecht, und unter den „Beschränkungen dieser Rechte" ebenda auch wieder die Beschränkungen des Eigenthumsrechtes rücksichtlich aller Privatbahnen, ganz gewiß aber rücksichtlich jener, wo es durch die Concessionsurkunden nicht ausdrücklich ausgeschlossen war, und ganz unzweifelhaft rücksichtlich jener, wo es in den Privilegiums-

Kauf- und sonstigen Urkunden ausdrücklich normirt und reservirt ist, verstanden werden wollte.[3])

Nichtsdestoweniger hat sich schon das k. k. Landesgericht zu dem von der Nordbahn überreichten Gesuche in Betreff der Eintragung ihrer Eigenthumsrechte ablehnend verhalten, und sich auf die Eintragung der in der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 und in der Urkunde vom Jahre 1858 begründeten „Rechte" beschränkt.

Ein gegen diese Entscheidung an das Oberlandesgericht und in weiterer Instanz an den obersten Gerichtshof gerichteter Recurs hatte

---

[3]) Schon zum bloßen Besitz einer Sache gehört der animus domini, d. i. der „Wille" sie als die seinige zu behalten, §. 309 a. b. G. B.; vgl. Randa, Besitz a. a. O. S. 21. — Besitz wird häufig von den Gesetzen selbst im Sinne von Eigenthum gebraucht, und zwar namentlich der Besitz an Immobilien, so im a. b. G. B. §§. 474, 482, 494, 1095, 1120, 1236 u. a.; ebenso im Art. 15 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, im Ges. über die Anlegung neuer Grundbücher vom 2. Juni 1874, Nr. 88 R. G. B. —

Dr. Kirchstetter „Commentar" S. 168 faßt das Besitzrecht in §. 322 a. b. G. B. geradezu als Eigenthumsrecht auf. — Vgl. auch §§. 321 und 317 a. b. G. B. — Ferner s. auch Dr. Klepsch, das österr. Tabularrecht, Prag 1862, S. 10: „Es ist unmöglich, das Recht auf den Besitz vom Eigenthumsrechte abgesondert in die öffentlichen Bücher einzutragen." — Daß die Eintragung ins Grundbuch Eigenthum voraussetzt, normirt die neueste Grundbuchsgesetzgebung in unzweideutiger Weise: s. §§. 9—11 und besonders §§. 13, 21, 74 a. G. B. Ges. v. 25. Juli 1871 Nr. 95 R. G. B.; ferner die Gesetze über Anlegung neuer Grundbücher für Niederösterreich, Mähren, Schlesien vom 2. Juni 1874, R. G. B. Nr. 88, 97, 98, u. §§. 7 und 9, wo es heißt: „Das Gutsbestandblatt hat alle Bestandtheile eines Grundbuchskörpers und diejenigen dinglichen Rechte anzugeben, welche mit dem Eigenthume des Grundbuchskörpers . . . verbunden sind." „Das Eigenthumsblatt hat die Eigenthumsrechte sowie diejenigen Beschränkungen anzugeben, welchen ein Eigenthümer für seine Person in Beziehung auf die freie Vermögensverwaltung unterworfen ist." — Wo von dinglichen Rechten an fremden Sachen gesprochen wird, ist auch ein Eigenthum vorausgesetzt. Vgl. Unger a. a. O. I. S. 527: . . . „Diese besonderen Rechte, welche zu ihrer Voraussetzung haben, daß eine Sache in fremdem Eigenthum stehe, sind die dinglichen Rechte an fremder Sache." —

Auch setzen Hypothekarrechte eine Hypothek voraus, unter welcher eine dem Verpfänder zum Eigenthume gehörige unbewegliche Sache verstanden wird. S. §§. 448, 457, 461, 466 a. b. G. B., dann §. 13 a. Grdb. Ges. vom 25. Juli 1871. — Vgl. auch die Motive zu dem Gesetze über die Anlegung der Eisenbahnbücher vom 19. Mai 1874, in welchen von dem gemeinschaftlichen Eigenthume mehrerer Bahnen an Bahnhöfen, Brücken, Dämmen u. dgl. gesprochen wird. —

S. endlich Randa a. a. O. S. 311 Anm. 10: „Neuestens verordnet das Gesetz vom 19. Mai 1874, Z. 70 R. G. B. die Anlegung von Eisenbahnbüchern, in welche alle im Besitze (Eigenthum) der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnunternehmungen stehenden Grundstücke einzutragen sind."

lediglich den Erfolg, daß in der Einlage der vormals Krakau-Oberschlesischen Bahnlinien „auch das Eigenthumsrecht für die Firma ausschließend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einverleibt" wurde, im übrigen aber die Entscheidung des Landesgerichtes in dieser Richtung bestätigt und rechtskräftig geworden ist.

Es sind daher im Eisenbahnbuche bei den Linien „von der preußischen Grenze bei Slupun bis Krakau mit der Zweigbahn von Szczakowa bis an die österreichisch-russische Grenze" „die Rechte" aus der (Concessions-)Urkunde vom 26. Juni 1858, und überdies „auch das Eigenthumsrecht", und bei den Linien, Wien-Trzebinia und den „Nebenlinien:

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) Lundenburg-Brünn,
d) Prerau-Olmütz,
e) Schönbrunn-Troppau,
f) . . . . . .
g) Dziedit-Bielitz-Biala"[4])

lediglich die in den (namentlich angeführten) „Privilegiums- und Concessionsurkunden begründeten „Rechte" einverleibt", während die Eintragung des Eigenthumsrechtes bei diesen letzteren Linien abgelehnt wurde.

Von selbst drängt sich nun hier sofort die Frage auf, welcher materielle Unterschied in dieser Formdivergenz zu suchen und ob darin eine Beeinträchtigung der wohlerworbenen Eigenthumsrechte der Nordbahn, ein Präjudiz für die materielle Rechtsfrage gelegen sei?

Mit aller Bestimmtheit läßt sich diese Frage nur zu Gunsten der Gesellschaft beantworten: der Unterschied ist nur ein formaler, ein solches Präjudiz ist damit nicht geschaffen!

So decidirt als die Abweisung des respectiven Ansuchens der Nordbahn lautet, so beruhigend ist die Motivirung derselben.

Der oberste Gerichtshof sagt nämlich in seiner Entscheidung vom 15. Juni 1875, Z. 6407, daß „in den beigebrachten Privilegiums- und Concessionsurkunden eine Erklärung oder Bestätigung darüber, daß der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf die ganze bücherliche Einheit . . . . . das Eigenthumsrecht zustehe, nicht enthalten ist, andere Urkunden aber nicht beigebracht wurden, und der Grundbuchsbehörde nicht zusteht, die

[4]) Die sub a, b, f ausgelassenen Strecken gehören in die zweite Gruppe und sind das Thema späterer Besprechung; sie bilden jedoch mit den oben genannten eine gemeinschaftliche bücherliche Einlage.

Eintragung eines in den beigebrachten Urkunden nicht ausdrücklich bezeichneten Rechtes in das öffentliche Buch zu bewilligen."

Ehe ich in der Mittheilung der weiteren Motive fortfahre, muß ich gleich hier darauf hinweisen, daß hienach die Eintragung des Eigenthumsrechtes nicht deshalb verweigert wurde, weil es bezüglich der oben angeführten Linien in dem Privilegium vom Jahre 1836 nicht begründet sei, sondern deshalb, weil keine Urkunde vorgelegen ist, mittelst welcher der Nordbahn das Eigenthumsrecht auf alle Linien derselben Einlage, folglich auch bezüglich der Flügelbahnen ad a, b und f ausdrücklich eingeräumt wäre, weshalb der Tabularrichter nicht berechtigt gewesen, dasselbe auf die ganze Einlage auszudehnen.

Freilich ist hiebei ein Doppeltes übersehen worden: einmal, daß ein solches Petit bezüglich der ganzen bücherlichen Einheit gar nicht gestellt wurde, und dann, daß der Tabularrichter dieselben Rechtsgrundsätze in Rücksicht auf das staatliche Heimfallsrecht nicht anzuwenden für nöthig fand, obgleich auch dieses bezüglich der ganzen Einlage durch keine Urkunde documentirt war, vielmehr dem Staate nur in Hinsicht auf den bei weitem kleinsten Theil derselben, nämlich nur in Bezug auf die drei Flügel a, b und f zusteht, und auch ganz richtig nur rücksichtlich dieser in der eisenbahnbücherlichen Einlage ausgezeichnet wurde.

Wären die Rechte der Nordbahn (mit den partiellen Beschränkungen derselben durch das Heimfallsrecht bei den genannten 3 Seitenbahnen) gleich behandelt worden, was nicht nur nach Gesetz zulässig, sondern geboten war —, so wäre die Abweisung des Gesuches respective der Recurse der Gesellschaft nicht möglich gewesen.

Nachdem nun aber einmal im Allgemeinen „die Rechte" aus der Privilegiumsurkunde einverleibt wurden, so ist das der Nordbahn unzweifelhaft gebührende Eigenthumsrecht darin mit inbegriffen.

Denn da jene Rechte nicht näher specificirt werden, so ist darüber die bezügliche Urkunde maßgebend. Diese selbst liegt in der Urkundensammlung in authentischer Copie und bildet einen integrirenden Bestandtheil der Einlage.

All' das geht aus dem Gesetze hervor.

Zufolge §. 13 des Eisenbahnbuchgesetzes mußten dem Tabulargesuche „diejenigen Urkunden, welche erforderlich sind, um die Bildung der bücherlichen Einheit und die der Unternehmung in Beziehung auf diese bücherliche Einheit zustehenden Rechte beurtheilen zu können" dem Gerichte vorgelegt werden; zufolge §. 8 eod. Abs. 3 hat das Eigenthumsblatt der Einlage „Sitz und Firma der Unternehmung und die

derselben auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechte" zu enthalten.

Nach §. 5 des Grundbuch-Gesetzes vom Jahre 1871 sind in das Hauptbuch die wesentlichen Bestimmungen der bücherlichen Rechte einzutragen, und wenn dieselben eine kurze Fassung nicht zulassen[5]), so ist darin eine Berufung auf die Stellen[6]) der Urkunden, welche der Eintragung zu Grunde liegen, mit der Wirkung zulässig, daß die bezogenen Stellen „als im Hauptbuche eingetragen anzusehen sind."

Diese Rechtswirkung tritt auch in unserem Falle ein, weil gemäß §. 9 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnbücher insoweit als dieses nicht etwas Anderes bestimmt, „in Ansehung der Voraussetzungen, des Vollzuges und der Wirkungen der Eintragungen in das Eisenbahnbuch" die allgemeinen Grundbuchsgesetze gelten.

Was oben behauptet wurde, ist aber auch in den bezüglichen gerichtlichen Entscheidungen, wie sich zeigen wird, ausdrücklich anerkannt.

Ich führe als Beleg aus der Entscheidung des obersten Gerichtshofes die folgende Stelle an, welche sich dem oben reproducirten Theile derselben anreiht:

„Wenn daher im vorliegenden Falle bei der Einlage A und B[7]) auf das Eigenthumsblatt die in den betreffenden Privilegiums- und Concessionsurkunden begründeten Rechte ohne eine specielle Bezeichnung derselben, jedoch mit ausdrücklicher Bezugnahme auf die betreffenden Privilegiums- und Concessionsurkunden für die genannte Firma einverleibt worden sind, so muß dies nach §. 8 des Gesetzes vom 19. Mai 1874 als genügend betrachtet werden, da diese Urkunden zugleich ihrem vollen Inhalte nach in die Urkundensammlung eingelegt worden sind, und dadurch einen integrirenden Bestandtheil der bücherlichen Einlage bilden."

Dieses gilt daher auch von dem Flügel Oswiecim-Trzebinia, welcher, wie früher ausgeführt, zu der Haupteinlage für die Linien des 1836er Privilegiums einbezogen werden mußte, und rücksichtlich dessen also das Eigenthumsrecht auch nicht ausdrücklich einverleibt ist, obgleich diese Linie anerkanntermaßen durch die Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858 der Nordbahn ins Eigenthum übergeben und die Eintragung des Eigen-

---

[5]) Oder wenn dieselbe wie hier aus anderen Gründen nicht stattfindet.

[6]) In unserem Falle ist es die ganze Urkunde, auf welche sich berufen wird.

[7]) Das sind zwei getrennte Einlagen, wovon die eine für die Hauptbahn Wien-Trzebinia sammt Flügelbahnen, die andere für die mährisch-schlesische Nordbahn.

thumsrechtes bei den übrigen Linien dieser Urkunde von den Gerichten bewilligt wurde.

Es resultirt aber aus dem Ganzen, daß die Nordbahn in Angelegenheit der eisenbahnbücherlichen Eintragung ihrer Eigenthumsrechte auf diese eben gedachten Linien nur in formali, nicht in merito, nur in der Form und nicht in der Sache unterlegen ist.[8])

Soll ich auch noch zu erklären versuchen, warum sie wohl die ausdrückliche Einverleibung bis zur letzten Instanz verfolgte und durchzusetzen trachtete? — Es liegt ja für Jedermann auf der Hand: sie wollte ihr gutes Recht auch dem Worte nach im Eisenbahnbuche zum Ausdrucke gebracht sehen, und hielt es für natürlich, dies anzustreben.

C. Das Erlöschen des Privilegiums.

I. Was erlischt?

Eine der schwierigsten Fragen des Nordbahnprivilegiums ist unstreitig die nach demjenigen Rechte, oder denjenigen Rechten, welche in Folge des Ablaufes der Privilegialzeit, also mit dem 25. März 1886 erlöschen.

Die Antwort, daß „das Privilegium" erlösche, wäre doch viel zu summarisch, als daß sie auch nur im Entferntesten befriedigen könnte, und sie würde nur die weitere Frage provociren: was alles umfaßt, worauf erstreckt sich, was ist das Privilegium?

Und so stünde man wieder am Anfange, und wüßte nichts.

Auf ganz falscher Fährte würde sich aber bewegen, wer unter dem sterbenden Privilegium die Privilegiumsurkunde mit ihrem ganzen Inhalte, oder gar (— solche Käuze wird es doch nicht geben? —) die Nordbahngesellschaft selbst begreifen und „verstehen" wollte. Solchem Miß- und Unverständniß wäre nur entgegenzuhalten, daß die Nordbahn-Actiengesellschaft zwar von dem Privilegium des Jahres 1836 ihren glorreichen Ursprung genommen, aber seither eine Ausdehnung ihrer Linien, eine Erweiterung ihrer Daseinsberechtigung und Prärogative

[8]) Ganz richtig bemerkt daher Pann a. a. O. S. 23 Anm.: „Diese Entscheidungen präjudiciren nun die Frage, ob die Nordbahn Eigenthümerin der privilegirten Bahnlinien sei, gar nicht." Nicht zutreffend scheint dagegen die darauf folgende Begründung. — S. auch Nr. 10 der Jurist. Blätter ex 1881, S. 117. „Zeigen schon diese Motivirungen, daß eigentlich die Frage über Inhalt und Umfang der aus der Privilegiumsurkunde hervorgehenden Rechte aus rein formalen Gründen offen gelassen wurde ...." ꝛc.

errungen hat, welche über jene des Privilegiums weit hinausragen, nicht nur dem meritorischen Inhalte und äußern Umfange, sondern auch der Zeit nach, auf welche sich deren Dauer und Fortwirkung erstreckt.

Ich erinnere hier nur an alle später (nicht auf die ursprüngliche Privilegiumsdauer) erworbenen Eisenbahn-Concessionen, welche theilweise bis weit in das nächste Jahrhundert hinaus wirksam sind[1]); ich erinnere auch an ihren werthvollen Montanbesitz sammt Montanbahn und ihren anderweitigen Besitz, welcher durch keine dergleichen Concessionsdauer beschränkt ist.

Daß auch nicht Alles das was in dem vielbesprochenen Privilegium steht, erlischt, ergibt sich schon aus der nachgewiesenen Unvergänglichkeit der Eigenthumsrechte der Nordbahn an der ganzen Bahn sammt Zugehör, aus der Irrevocabilität der auf Grund des Privilegiums durchgeführten Expropriationen fremden Grundeigenthums, und aus der gleichfalls unwiderruflichen, nicht rückgängig zu machenden Thatsache des auf Grund des Privilegiums ausgeführten Bahnbaues.

Steht es also fest, daß nicht die Gesellschaft, nicht die Unternehmung der Nordbahn, und nicht der volle Inhalt der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 erlischt, so ist die Frage berechtigt: was erlischt denn im Jahre 1886, da doch das Privilegium ausdrücklich nur für 50 Jahre verliehen worden ist? —

Vor Allem ist nothwendig zu prüfen und festzustellen, was den Gegenstand des Privilegiums ausmacht, worauf es eigentlich gerichtet ist, und welche Rechte es sind, welche nur auf 50 Jahre dem Wechselhause S. M. von Rothschild verliehen worden sind?

Der Schlüssel hiezu wird wohl nirgends anders als in der Privilegiumsurkunde selbst zu suchen sein.[2])

---

[1]) So läuft für die mährisch-schlesische Nordbahn, für die Lundenburg-Grußbacher Bahn und für die Bielitz-Saybuscher Bahn die Concessionsdauer am 5. Mai 1966 ab.

[2]) Ich glaube nicht, daß sich die Erklärung der Privilegialrechte an der Hand des Hofkammerdecretes vom 22. Jänner 1810, Pol. G. Slg. XXXIII. Bd. Nr. 25 über die Ertheilung ausschließender Privilegien, wie sie in Nr. 12 der Jurist. Blätter ex 1881 versucht wird, finden lassen werde. So geistvoll und verführerisch auch die Argumente des Autors klingen, wird es doch schwer sein, die Eisenbahnprivilegien unter dieses Decret zu subsummiren. Die allgemeine Ueberschrift und das Wort „hauptsächlich" in Pos. 1 scheinen mir ebenso schwache Argumente zu sein, als die Bezeichnung der Kettenbrücken als eine „neue Erfindung" in dem Hofkanzleidecrete vom 9. August 1827, Z. 20925.

Mir scheint, daß dieses Privilegiumsgesetz doch nur Industrieprivilegien zum Gegenstande hat. Wenn auch ein Locomotiv und meinetwegen auch eine Kettenbrücke

Werth und Bedeutung ist allen Bestimmungen der Privilegiumsurkunde ohne Ausnahme nicht abzusprechen; nicht alle haben aber ihre Actualität bis auf den heutigen Tag bewahrt, und nicht alle haben einen greifbaren privatrechtlichen Inhalt. Ein großer Theil derselben ist öffentlich-rechtlicher Natur; von dem andern Theil ist die Befreiung von der Weg- und Brückenmauth (Punkt 9) und der privilegirte Gerichtsstand (Punkt 11) gegenstandslos geworden; das anerkannte Eigenthumsrecht (Punkt 10) eigentlich Gegenstand der allgemeinen Gesetze, und der Wandelbarbeit eines Privilegiums nicht unterworfen; das Recht, einen Actien-Verein zu bilden (Punkt 1), das Bau- und Expropriationsrecht (Eingang und Punkt 4) bereits consumirt; die eventuelle Erneuerung des Privilegiums (Punkt 10) aber wird erst mit Rücksicht auf den Zeitablauf actuell.

Es bleibt daher nur noch das Betriebs- und Transportrecht (mit den Nebenbestimmungen über die Postbeförderung und die unbeschränkte Tariffreiheit, Punkt 7 und 8), und die Ausschließlichkeit — als das hauptsächlichste Attribut des Privilegiums mit der Strafsanction (Eingang und Punkt 12).

Im Allgemeinen ist es nun wohl natürlich und in den allgemeinen Rechtsgrundsätzen begründet, daß an eine bestimmte Zeit gebundene Rechte mit deren Ablauf endigen. Diejenigen Befugnisse oder Prärogative der Nordbahn somit, welche ausdrücklich oder stillschweigend an die 50jährige Privilegiumsdauer gebunden sind, werden mit dem Ende derselben aufhören, — falls sie nicht mit einer Erneuerung des Privilegiums wieder aufleben.

Die Erörterung dieser letzteren Frage gehört in ein anderes Capitel. Insoweit daher hier von dem Erlöschen von Privilegialrechten gesprochen wird, ist es nur mit Rücksicht auf die 50jährige Privilegiumsdauer, und nicht absolut, zu verstehen.

---

eine Erfindung der Mechanik genannt werden kann, so paßt dieser Begriff doch gewiß nicht auf das Unternehmen einer Locomotiveisenbahn, bei welcher doch die Hauptsache der Transport, die technische Herstellung und Einrichtung nur das Accessorium der gestellten Aufgabe ist. Auch unter dem Arbeitsbefugniß des dritten Punktes kann ich mir nur die allfällige Gestattung der Selbstherstellung der privilegirten Sache denken. Ganz unvereinbar dünkt mir aber die „Erwägung der Gemeinnützigkeit" und die Ertheilung des Expropriationsrechtes an die Unternehmung in dem Privilegium mit den Grundsätzen jenes Hofkammerdecretes; beides verleiht der privilegirten Eisenbahn den Character einer via publico usui destinata. Die sonst unvermeidlichen Consequenzen des Characters „via privatissima" würden wohl mit dem §. 365 a. b. G. B. in unlöslichen Widerspruch gerathen.

Im Besondern ist aber Folgendes zu bemerken:

Dem Wechselhause S. M. von Rothschild wird laut des 1. Absatzes „ein ausschließendes Privilegium zum Baue einer Eisenbahn" ertheilt, d. h. es wird ermächtigt, die bezeichnete Eisenbahn zwischen den gegebenen Endpunkten mit dem Rechte der Ausschließlichkeit, oder des Ausschlusses jedes Andern von der gleichen Begünstigung, zu erbauen.

Es wird nun wohl Niemandem beifallen, zu behaupten, daß mit dem Ablauf der Privilegialzeit auch dieses Baubefugniß abgelaufen sei, und der Bahnkörper mit allen Bauwerken seine Existenzberechtigung verliere. Die Bauherstellung ist doch eine Thatsache, die einmal gesetzt, einerseits fortzuwirken von selbst aufhören mußte, und andererseits nicht mehr rückgängig gemacht werden kann.

Die Baubefugniß bedurfte daher weder einer so langen Zeitdauer zu ihrer Ausführung, noch kann sie durch den Zeitablauf erlöschen.

Auch der aufrechte Bestand der Bahn wird nach Ablauf der Privilegialzeit nicht negirt werden können: der Bahnkörper, der Unter- und Oberbau, die Objecte, Brücken, Gebäude, Magazine, ꝛc. sind einmal da und nicht wegzudisputiren.

Während also die Baubefugniß schon vor dem Terminverlauf in dem Momente bis zu einem gewissen Grade gegenstandslos geworden ist[3]), wo sie consumirt wurde, kann auch der Bestand der Bahnanlage in welchem nicht ein Rechtsverhältniß sondern ein technisches Factum zum Ausdrucke kommt, durch Zeitablauf überhaupt nicht erlöschen.

Ein anderes Moment ist die Ausschließlichkeit des Bau- und Herstellungsrechtes der Bahn.

Sie ist kein thatsächliches, sondern ein rechtliches Moment, welches nur eine bestimmte Zeit hindurch continuirlich rechtswirksam zu sein bestimmt war und deshalb nach Ablauf dieser Zeit auch außer Rechtskraft zu treten geeignet ist.

Unzweifelhaft bestand im Jahre 1836 die Intention, diese Exclusivität des Baubefugnisses zunächst nur auf 50 Jahre zu beschränken, und sie ist daher gewiß eines von jenen Privilegialrechten, deren Ausübung mit der Zeitdauer des Privilegiums eng zusammenhängen (Vgl. Al. 2 des 12. Punktes des Priv.).

Eine andere Frage ist freilich die, ob dieses Merkmal des Privilegiums nicht jenen Prärogativen der Nordbahn beizuzählen ist, auf

[3]) Bezüglich der mit der Zeit nothwendig gewordenen Ergänzungen und Erweiterungen des Baues (z. B. Erbreiterung des Bahnkörpers, Vergrößerung der Stationen) wirkt sie allerdings fort.

deren Erneuerung respective Fortgenuß über jene 50 Jahre hinaus sie ein Recht hat.

Von der Beantwortung dieser Frage, — welche in einem nächsten Capitel zur Erörterung gelangt, — wird es abhängen, ob man wird sagen können, mit dem 26. März 1886 werde der Staatsverwaltung das in dem staatlichen Hoheitsrechte begründete Recht zurückgegeben, zur Verbindung derselben Endpunkte Wien-Brünn-Olmütz-Troppau-Bielitz-Slupun-russische Grenze- und Krakau beliebig andere Bahnunternehmungen zu concessioniren oder selbst eine Bahn zu bauen. —

Aber das Herstellungsbefugniß der Bahn wäre ohne jeden Werth und Gehalt, wenn ihm nicht auch das Benützungsrecht nach dem einer Eisenbahn inwohnenden Zwecke, das Transport- und Betriebsrecht beigesellt worden wäre. Ja dieses muß als das Hauptziel jener Ausschließlichkeit, als der Endzweck und die Hauptsache des Unternehmens bezeichnet werden, neben dem sich die Herstellung der Eisenstraße nur als das Mittel zum Zweck ausnimmt.

Auch dieses Betriebs- und Transportrecht wurde der Nordbahn mittelst der Privilegiumsurkunde verliehen.

„Wir berechtigen die Unternehmung — lautet Punkt 7 — auf dieser Bahn sowohl Personen als alle Arten Güter und Waaren mit eigenen Wagen und mit Pferde- oder Dampfkraft[4]), jedoch unbeschadet dem Postregale, zu verführen, auch diese Befugniß an Andere zu überlassen."

Auffallen muß es, daß an dieser Stelle keine Einschränkung auf die Privilegiumsdauer eingeschaltet ist.

Bei anderen Bestimmungen ist dies nicht unterlassen worden. So verfügt Punkt 8 daß die Nordbahn von Seite der Staatsverwaltung „während der Dauer des Privilegiums" nie anders als dort angegeben in Anspruch genommen werden wird; Punkt 9, daß „während der Dauer des Privilegiums" keine Weg- und Brückenmauth errichtet und eingehoben werden, Punkt 12, Al. 2, daß sich „während fünfzig Jahren Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Eisenbahn zu errichten."

Die ausdrückliche sorgsame Beschränkung dieser Benefizien auf die 50jährige Privilegiumsdauer, contrastirt sie nicht auffällig mit der terminlosen Transportbefugniß des 7. Punktes? — und legt sie nicht

---

[4]) Bekanntlich wurde bei Aufnahme des Nordbahnprojectes lange geschwankt, ob dieselbe für Pferde- oder Locomotivbetrieb eingerichtet werden solle.

die Vermuthung nahe, daß die Letztere nicht auf Zeit, sondern auf immer ertheilt werden wollte? — folgt daraus nicht, daß die Betriebsberechtigung sich nur als die selbstverständliche Consequenz des privilegirten (ausschließlichen) Bahnbaues, als die Formulirung des damit verbundenen Zweckes, des dadurch gegebenen volkswirthschaftlichen Problems der neuen Art der Verkehrsvermittelung darstelle? und ist damit nicht gesagt, daß als ausschließend privilegirt nur das anzusehen sei, was ausdrücklich auf die Dauer der Privilegialzeit normirt worden? — also die bereits hervorgehobene Ausschließlichkeit des Baues einer solchen Bahn zwischen den dort angegebenen End- und in der Linie gelegenen Zwischenpunkten; die Nichtinanspruchnahme der Unternehmung seitens der Staatsverwaltung in anderer Weise als in Punkt 8, und die Befreiung von der Weg- und Brückenmauth, wie sie in Punkt 9 normirt erscheint? —

Fast scheint es so, und es wird kaum widersprochen werden können, daß Abs. 2 des 12. Punktes zu Gunsten dieser Auffassung spricht, in welchem mit so markanter Accentuirung und mit so strenger Sanction die Ausschließlichkeit der Errichtung der Bahn während 50 Jahren betont, des ausschließlichen Betriebs- und Transportrechtes aber nicht gedacht wird.

Dieser Auffassung gemäß würde nach der Scadenz des Privilegiums das Betriebsrecht fortbestehen, und nichts als die Ausschließlichkeit, die Abwehr jeglichen Concurrenzbaues und Concurrenzbetriebes, und der Fortgenuß der schon a priori nur für 50 Jahre zugestandenen Rechte pro futuro aufhören. Die Bahn selbst und das an deren aufrechten Bestand geknüpfte Transportrecht würde (auch ohne Privilegiumserneuerung) ungeschmälert nach wie vor zu Recht bestehen. Die Betriebsbefugniß wäre eine dauernde, ewige.[5])

[5]) Diese Ansicht bringt z. B. Dr. Trotter in einem Aufsatze über das Nordbahnprivilegium in Nr. 9 der Jurist. Blätter ex 1881 zum Ausdruck: „Und was erlischt nach fünfzig Jahren? Die Unternehmung an und für sich? Nimmermehr, sondern lediglich die privilegirte Unternehmung. Die Staatsverwaltung kann dem Eigenthümer eines Transportgeschäftes gar nicht wehren, dieses Geschäft auszuüben .... Privilegirt und gegen Parallelbahnen geschützt wird ihr Transportgeschäft ab 3. März 1886 allerdings nicht mehr sein" ꝛc. — Paun, a. a. O. S. 12 findet den Grundcharakter des Privilegiums in dem Elemente der Ausschließlichkeit der für die Dauer desselben der Nordbahn ertheilten „drei Hauptrechte":

a) „nöthigenfalls im Wege der Expropriation Grund und Boden zu erwerben;
b) auf diesem Grund und Boden eine Eisenbahn zu erbauen, und
c) auf dieser Bahnlinie gewerbmäßig Güter und Personen zu verfrachten."

Es läßt sich nun nicht sagen, daß eine solche Auffassung den Staatsinteressen widersprechen, den Hoheitsrechten des Staates präjudiciren, die allgemeine Wohlfahrt schädigen würde.

Für alle diese Faktoren des staats- und wirthschaftspolitischen Lebens würde ja durch das Ende der Exclusivität, durch das Ende des Privilegirtseins, und ganz vorzüglich durch die Beseitigung des 8. Punktes des Privilegs zu ihrer Geltendmachung hinlänglich Raum geschaffen, und würden dieselben in ihre vollen Rechte eintreten.

Und dennoch läßt sich die oben angedeutete Auffassung dieses Rechtsverhältnisses nicht aufrecht halten.

Sie wäre einseitig und unvollständig, und die Rechnung wäre ohne den 10. Punkt des Privilegiums gemacht.

Dieser aber gibt für die Beurtheilung der Frage eine Cynosur, welche ohne Absicht nicht übergangen, aber auch nicht mißverstanden werden kann:

„und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten", heißt es darin.

Damit ist ausgesprochen, daß die Unternehmung nur durch die Privilegialzeit ohne weitere Meldung (respective Bewilligung) gestattet ist, und daß nach dieser Zeit erfordert wird, sich neuerdings zu melden, wenn die Fortsetzung derselben gewünscht wird.

Aber auch mit dieser Meldung und diesem Wunsche ist es nicht abgethan; der Staatsverwaltung wurde in dem weitern Contexte auch vorbehalten sich zu einer „Erneuerung des Privilegiums herbeizu-

---

Ob dies ganz richtig ist, mag dahin gestellt sein. Zu lit. c führt Pann aus: „daß er (der Staat) also gewissermaßen der Gesellschaft ein Bannrecht einräumte, kraft dessen innerhalb der nächsten 50 Jahre niemand Anderem auf den ihr (der Nordbahn) vorbehaltenen Linien gleiche Rechte verliehen werden dürfen." — Die Concurrenz der Frachtführer auf einer und derselben Bahnlinie kommt in Oesterreich nur in der Form des Peage-Verhältnisses vor. Das Problem der Trennung der Traction (Locomotion) von der Spedition in seinen verschiedenen Formen ist überhaupt noch nicht gelöst. In England, in Frankreich und Preußen hat sich die Eisenbahngesetzgebung dieser Frage bemächtigt, aber die Praxis ist hinter derselben zurückgeblieben. §. 27 des preußischen Eisenbahngesetzes vom Jahre 1838 bestimmt: „Nach Ablauf der ersten drei Jahre können zum Transportbetriebe auf der Bahn außer der Gesellschaft auch Andere gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung die Befugniß erlangen, wenn das Handelsministerium nach Prüfung aller Verhältnisse für angemessen findet, denselben eine Concession zu ertheilen." — Vgl. über dieses Thema die Ausführungen bei Dorn „Aufgaben der Eisenbahnpolitik" Berlin 1874, Reitzenstein „Die Gütertarife" Berlin 1870, Richter „Das Transportunwesen auf den Eisenbahnen in Deutschland" Frankfurt 1872, u. a.

lassen", beziehungsweise nicht herbeizulassen, und wurde ihr Entschluß von der (allerdings außerhalb ihrer Macht- und Willenssphäre gelegenen) Voraussetzung abhängig gemacht, ob „diese" d. i. die Unternehmung als nützlich sich bewährt haben wird.

Es hieße nun gegen alle Grundsätze einer logischen Interpretation verstoßen, wollte man unter jener „Erneuerung des Privilegiums" die „Fortsetzung der Unternehmung" d. i. den aufrechten Fortbestand der Bahnanlage als einer solchen mit dem in der Privilegiumsurkunde selbst bezeichneten Zwecke, und das der Nordbahn kraft derselben verbriefte Recht des Betriebes der Bahn, respective des Transportes von Personen und aller Art von Gütern und Waaren nicht begreifen.

Ist aber die Erneuerung dieser Rechte nach Ablauf der 50 Jahre in Aussicht genommen, dann konnten dieselben auch nur auf eben diese Zeitdauer verliehen worden sein, indem sonst jede Erneuerung überflüssig wäre.

Als privilegirt respective ausschließlich stellt sich hiernach nicht nur die Bahnherstellung in den aus dem Privilegium ersichtlichen Richtungen, die Nichtinanspruchnahme der Gesellschaft von Seite der Staatsverwaltung in anderer als der normirten Weise, und die Befreiung von den Mauthen, sondern auch das in Punkt 7 definirte Transportrecht heraus; auch dieses ist ausschließend privilegirt, u. z. sowohl betreffs des principiellen Ausübungsrechtes als auch in Bezug auf die Zeitdauer.

Und wahrlich ist auch kein Grund erfindlich, warum das wichtigste und wesentlichste, ja das entscheidende Element einer Eisenbahnunternehmung, der Verkehr, der Personen- und Frachtentransport, als außerhalb des Privilegiums stehend, als etwas von selbst Gegebenes angesehen werden sollte?

Selbstverständlich ist es doch nur insofern, als ohne dessen Zugestehung Niemand sich beifallen lassen könnte, eine Bahn zu bauen; selbstverständlich nur so, daß die Bewilligung des Bahnbaues auch die Bewilligung des Betriebes bedingt.

Aber es wäre ein Hysteron-Proteron, zu sagen: da einmal die Bahn zu bauen bewilligt wurde, so kann die Betriebsbefugniß nicht verweigert werden, diese folge aus jener Bewilligung von selbst.

Umgekehrt verhält es sich: weil dem N. N. die Besorgung des Verkehres u. z. des Personen- wie des Frachtenverkehres in der und jener Richtung vermittelst einer besonderen Einrichtung (Eisenbahnbetrieb) gestattet wird, muß ihm auch die Möglichkeit hiezu geboten, also

die Bewilligung zur Herstellung der dazu erforderlichen Einrichtung (eben dieses Bahnbetriebes), folglich auch zum Bau der Bahn ertheilt werden.

Die Privilegirung und die Errichtung wie der Bestand des Bauobjectes ohne Erfüllung des Betriebszweckes wäre zwar eine nicht zu rechtfertigende Verschwendung, eine unverzeihliche Sünde gegen die Nationalökonomie; aber die Privilegirung des Zweckes (Betriebes) ohne Ermöglichung desselben durch die Baubewilligung ein logischer und wirthschaftlicher Unsinn.

So ist denn auch für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor allem und in erster Linie das Betriebs- und Transportrecht, in einem Worte der Eisenbahnverkehr privilegirt worden, und die Ausschließlichkeit betrifft ebenfalls in erster Linie diesen Eisenbahnverkehr zwischen Wien und Bochnia beziehungsweise Wien und Krakau, Lundenburg-Brünn, Prerau-Olmütz, Schönbrunn-Troppau, Dziedit-Bielitz, Trzebinia-russische und preußische Grenze.[6])

Damit ist aber für die Lösung der aufgeworfenen Frage vorerst der Nachweis erbracht, daß dieses Betriebs- und Transportrecht der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zunächst nur auf 50 Jahre verliehen worden ist.[7])

Ob es nach deren Ablauf auch wirklich erlischt?

Gewiß nicht!

Denn kann man von einem Rechte, das auf eine bestimmte Zeit erworben wurde, sagen, daß es erlischt, wenn es mit Ablauf der Zeit zugleich wieder auflebt, wieder ersteht? Ist die Flamme erloschen, die durch frischen Brennstoff belebt und erneut wird, und ohne Unterbrechung ihr Licht und ihre Wärme ausstrahlt? Nein! Und daß dasselbe bei dem Nordbahnprivilegium zutrifft, nachzuweisen, ist die Aufgabe des nächsten Abschnittes.

Hier sei nur noch zum Ueberflusse beigefügt, daß alles Gesagte und, was noch in Angelegenheit des Erlöschens oder Nichterlöschens der

---

[6]) Die Verschiedenheit dieser Auffassung von jener des Dr. Trotter und des Dr. Pann a. a. O. zu Anm. 5 liegt auf der Hand.

[7]) Auf einem anderen Wege gelangen die Juristischen Blätter a. a. O. (Nr. 12 ex 1881) zu folgendem Ergebniß:

„Wie wir nachgewiesen haben, war die ihnen (d. i. den privilegirten österr. Eisenbahnunternehmungen) ertheilte Wegegerechtigkeit nur ein Theil ihres Privilegialrechtes und daher wie dieses nur auf die Zeit des Privilegiums gegeben. Sie steht und fällt mit diesem. Erlischt das Privilegialrecht, so erlischt auch die Wegegerechtigkeit, und Grund und Boden wird wieder einfaches Privateigenthum, ohne die Befugniß, darauf frachtmäßig fremde Güter, Waaren und Personen zu transportiren."

Privilegialrechte der Nordbahn sich herausgestellt, nicht nur auf die Linien des 1836er Privilegiums, sondern in gleicher Weise auf die galizischen Strecken des 1858er Kaufvertrages volle Anwendung findet, nachdem ja, wie gezeigt wurde, die 1836er Privilegialrechte auch für sie Geltung erlangt haben.[8])

II. Die Erneuerung des Privilegiums.

Volks- und staatswirthschaftliche Erwägungen, ob sich die gänzliche Erlöschung des Rechtes einer wegen ihrer Capitalskraft beneideten Unternehmung zum Betriebe der mit dem Aufwande von hundert Millionen Gulden von ihr ausgeführten und instruirten Bahnanlage mit den Anforderungen des Staatswohles, mit den Postulaten einer rationellen Staatswirthschaft und einer vernünftigen Eisenbahnpolitik theoretisch und praktisch in Einklang bringen lasse, gehören nicht in den Rahmen der vorliegenden Schrift.

Solche Rücksichten sind auch erst an zweiter Stelle berechtigt, wenn nämlich primo loco die juristischen Gründe nicht ausreichen sollten, um ad oculos zu demonstriren, daß das privilegirte Betriebsrecht der Nordbahn in dem Jahre 1886 nicht seine äußerste Zeitgrenze findet. Ich will versuchen diesen Beweis zu führen.

Die Elemente dazu liefert uns abermals zunächst die Privilegiumsurkunde selbst.

„Und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen."

Um die Auslegung, um die Bedeutung dieser Bestimmung im 10. Punkte des Nordbahnprivilegiums handelt es sich.

Ist es eine zweiseitige Vertragsstipulation, ist es ein einseitiges Versprechen und erscheint die Staatsverwaltung überhaupt, gleichviel ob vertragsmäßig oder nicht dadurch obligirt, und stünde in letzter Instanz der Nordbahn ein Klagerecht zu?

Schon an einer andern Stelle wurde der herrschenden Theorie Erwähnung gethan, nach welcher Privilegien als eine lex specialis, ein Singulargesetz und nicht als ein Vertragsverhältniß im Rechtssysteme classificirt werden.[1])

[8]) Ebenso Feistmantel a. a. O. sub II.

[1]) Vgl. Unger a. a. O. nebst den oben S. 7 cit. Stellen, auch I. 588, Anm. 28.

Es muß daher der Versuch, auch die obige Bestimmung aus dem Vertragsverhältnisse, und speciell aus dem pactum de contrahendo nach §. 936 a. b. G. B. zu erklären, schon daran scheitern, daß dort, wo überhaupt nicht pactirt wird, auch nicht von einem pactum de ineundo gesprochen werden kann, oder mit anderu Worten, daß in einer Urkunde, welche als ein Act der Gesetzgebung nur eine ganz einseitige Willensmanifestation enthält (die des Gesetzgebers), auch nicht das obligatorische Element eines in Zukunft zweiseitig abzuschließenden Vertrages enthalten sein kann.[2])

Daß diese Anschauung keinesfalls ausschließt, daß der Ertheilung eines Privilegiums Verhandlungen, ja selbst Abmachungen vorausgehen konnten, welche sogar das Versprechen der Erwirkung eines Privilegiums einerseits und die Uebernahme von gewissen vermögensrechtlichen Verpflichtungen andererseits in sich fassen können, und daß in solchen Fällen solche Präliminarübereinkommen den Charakter von eigentlichen zweiseitig verbindlichen Verträgen mit der ihnen inhärirenden beiderseitigen Verpflichtung zu deren Erfüllung besitzen, ist nicht zu bezweifeln; aber das Privilegium selbst, welches dann als die Ausführung oder Consequenz des Präliminarvertrages ins Rechtsleben eintritt, wird immer die Eigenschaft eines Actes der Gesetzgebung bewahren, niemals die eines Vertrages annehmen.[3])

Die von einer Seite in jener Richtung in Anwendung auf das Nordbahnprivilegium geführte Deduction aus dem §. 936 a. b. G. B. hat daher schon den Keim ihrer Widerlegung in sich getragen, die ihr auch von anderer Seite geworden ist.[4])

Die Zuhilfenahme der Bestimmungen des a. a. G. B. über Verträge ist hier aber auch überflüssig und nicht bloß unbegründet. In Oesterreich, welches ein Rechtsstaat par excellence ist, ist für den Sieg des guten Rechtes in jeder Richtung Sorge getragen.

Und das gute Recht der Nordbahn ist auch dann in dem Privilegium begründet und gesichert, wenn dasselbe nicht als ein Vertrag, sondern als ein Specialgesetz angesehen und anerkannt wird.

[2]) Hiermit übereinstimmend Tänzerles a. a. O. S. 34.

[3]) Es genügt wohl auf Unger a. a. O. II. S. 314, bes. auch Anm. 3 hinzuweisen. — Vgl. Dr. Pfaff und Dr. Hofmann, Commentar, Wien 1882, I/2, S. 311 ff.

[4]) Feistmantel a. a. O. führt in conciser Form, aber geschickter Weise die unrichtige Ansicht aus. Er wird jedoch von Pisko in Nr. 20 d. Ger. Halle gründlich widerlegt. Auch Stall a. a. O. S. 33 und Tänzerles a. a. O. S. 34 treten mit voller Berechtigung seiner Ansicht entgegen. Auf die Motive, welche Feistmantel bestimmen, sich gegen die Erneuerungspflicht auszusprechen, komme ich noch zurück.

Andererseits gibt es im Rechtsleben keine „moralische Pflicht". Recht und Moral sind längst streng getrennte Gebiete, getrennt auch auf dem Boden dessen, was man Pflicht oder Verpflichtung nennt.

Die moralische Pflicht ist für den exclusiven Juristen keine Pflicht; er anerkennt nur die rechtliche Pflicht, und der Staat ist ein guter Jurist; wider Willen leistet er doch nur das, was er muß, d. h. wozu er sich rechtlich — und nicht bloß moralisch — verpflichtet sieht.[5])

Und so muß sich der Jurist auf die Untersuchung und Findung dessen beschränken, was streng „Rechtens" ist.

Da zeigt sich denn vor allem Andern, daß im 10. Punkte des Privilegiums, und zwar in den oben citirten Worten „wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen", doch nichts anderes als eine streng rechtliche Verpflichtung ausgedrückt und begründet liegt.

Schon in den gewöhnlichsten Privaturkunden bedient man sich verschiedener Formen um sich zu verpflichten; nicht immer heißt es da: ich verpflichte mich, ich will, ich werde, ich erkläre mich schuldig. Mit gleicher Rechtskraft werden auch die Umschreibungen angewendet: ich trage kein Bedenken zu erklären, zuzustimmen, ich nehme keinen Anstand einzuwilligen, und dergleichen. Niemand wird über deren Bedeutung im Zweifel sein, wenn eine solche Willensäußerung in einer Urkunde niedergelegt ist, die den Zweck an der Stirn trägt, Rechte zu gewähren und Verpflichtungen aufzuerlegen.

Nun aber dürfte nicht zu übersehen sein, daß es hier der Kaiser ist, dessen Unterschrift das Privilegium trägt, daß der Kaiser als Monarch und Gesetzgeber spricht, Rechte und Obliegenheiten formulirt. Seine souveräne Erhabenheit bringt es mit sich, daß er sich einer andern Redeweise als der gewöhnlichen im bürgerlichen Privatleben üblichen bedient, wenn er seinem höchsten Willen Worte leiht, einen kaiserlichen Gnadenact vollzieht, sein Wort dafür verpfändet, und die Staatsbehörden anweist, wann und wie der a. h. Intention Rechnung zu tragen ist.[6])

---

[5]) Man würde daher mit einer Begründung der Rechtsansprüche der Nordbahn durch „moralische Verpflichtungen" des Staates nicht weit kommen. Nationalökonomische und staatswirthschaftliche Gründe sind wieder ganz verschieden davon: sie wurzeln weder im Rechte, noch in der Moral, sondern nur in der Staatsraison.

[6]) Vgl. die classischen Ausführungen über diesen Fragepunkt in Nr. 13 der Jurist. Blätter (Schlußartikel über die Nordbahnfrage) ex 1881, wo es u. a. heißt: „Mit Unrecht würde man aus der Form dieser Zusage und den gewählten Ausdrücken deduciren wollen, daß der Staat damit eine förmliche Verbindlichkeit zur Erneuerung des Privilegiums weder übernehmen wollte, noch übernommen hat."

Man darf also in einer bloßen Redefigur, in einer Ausdrucksweise des Curialstils und der concedirten Courtoisie keine andere Bedeutung, keinen anderen Unterschied von der gewöhnlichen trocken-juristischen Sprechweise suchen, als den der Form.

Mir kommt es denn ganz unmöglich vor, unter dem Worte „die Staatsverwaltung wird keinen Anstand nehmen, sich herbeizulassen", etwas Anderes zu verstehen als: wird sich herbeilassen, wird bewilligen, wird verpflichtet sein zu bewilligen.[7])

Hiefür sprechen noch weitere zwei Gründe: einmal ist der Punkt 10 des Privilegiums einer der wichtigsten der ganzen Urkunde; die wichtigsten Rechtsverhältnisse werden darin behandelt, ja man kann sagen, er gibt in nuce den ganzen Inhalt des Privilegiums in Hinblick auf das Ende seiner Giltigkeitsdauer wieder. Nach 50 Jahren soll es zu Ende gehen — was dann?

Diese Frage muß dem Concessionswerber vorgeschwebt haben, sie mußte bei der Bewerbung von ihm gestellt werden, und sie findet ihre Beantwortung in diesem 10. Punkte.

Sie lautet Bezug nehmend auf die Hauptmomente des Privilegiums: Das Eigenthum an der von Dir hergestellten Bahn sammt Allem, was dazu gehört, ist Dein während der Giltigkeitsdauer, es bleibt auch Dein nach dem Ablauf derselben; die Betriebsbefugniß, das Transportrecht war damit verbunden; nach Ablauf der 50 Jahre sollst Du Dich dieser Vergünstigung weiter erfreuen, jedoch nur mehr bedingungsweise, nämlich nur dann, wenn Du darum bittest, und wenn es sich erweist, daß sich das Unternehmen als nützlich bewährt habe.

Unter diesen zwei Voraussetzungen „wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen", Dein Privilegium zu erneuern; unter diesen Voraussetzungen kannst Du darauf rechnen, daß die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen werde, kannst Du fordern, daß sie Dir auch das Betriebsrecht wieder verleihe, daß sie sich zu einer Erneuerung Deines Privilegiums entschließe und „herbeilasse".[8])

Juridisch gesprochen, wurde somit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

---

[7]) Vgl. Jurist. Blätter Nr. 13. Der Ausdruck „keinen Anstand nehmen" ist zweifellos gleichbedeutend mit dem alten „absque dilatione et contradictione" und hat nach dem natürlichen Verstand der Worte nur den Sinn, daß die Staatsverwaltung keine Einwendung oder Einstreuung gegen die Erneuerung erheben wird.

[8]) Vgl. Jurist. Blätter Nr. 13. „Demselben Motive entstammt der „Ausdruck ‚herbeilassen', wobei offenbar an die alte Traditinn gedacht ist, daß die Ertheilung eines Privilegiums immer eine moralische Gnade sei."

zweifellos ein bedingtes Recht zugesprochen: das Recht auf die Privilegiumserneuerung unter der Bedingung, daß die Unternehmung sich als nützlich bewährt hätte.

Und dies hatte seinen guten Grund. Man weiß, daß sich Anfangs an die Realisirung der Nordbahn im großen Publikum wenig Hoffnungen knüpften; man weiß, daß selbst der Muth der Unternehmer und der Eingeweihten mitunter dem Versinken nahe war, und daß es eines heroischen und opferwilligen Entschlusses bedurfte, um das Unternehmen ins Leben zu rufen.

Die Regierung hatte das größte, das lebhafteste Interesse daran, ihr mußte Alles darauf ankommen, anzueifern und anzuregen, und sie hatte guten Grund, die Unternehmer zu animiren, Alles aufzubieten, damit das Werk gelinge, — „sich als nützlich bewähre".[9])

Liegt es da nicht nahe, und ist es nicht begreiflich, daß auf das Vollbringen, auf die segensvolle und segenbringende That auch ein Preis gesetzt werden wollte, der Preis der Erneuerung des Privilegiums nach 50 Jahren?

Wer wußte damals, ob und welchen Gewinn die Bahn abwerfen werde, und wer ahnte damals den nachherigen Aufschwung? Wie, wenn fortgesetzte Verluste der traurige Lohn energischer Thatkraft, reichen geistigen und finanziellen Schaffens gewesen wären?

Das große Risiko, und zwar namentlich das kaufmännische Risiko war es, an welches gedacht wurde, und welchem die gewisse, sichere und verbürgte Aussicht eröffnet werden wollte, seinen Lohn über die Privilegialzeit hinaus zu suchen und zu verfolgen, und daher das positive Versprechen, das Privilegium zu erneuern, wenn überhaupt die Idee dieses Bahnunternehmens nicht bankerottirt, sondern wenn sie reussirt, und dem Staate das bringt, was er von ihr gewünscht und gehofft: „daß sie sich als nützlich bewährt."

---

[9]) Wie die Regierung über das Unternehmen dachte, geht u. a. aus einem vom Grafen Mittrowsky signirten Präsidialdecrete der k. k. vereinigten Hofkanzlei vom 10. Mai 1839, Z. 595, hervor, worin von den Hindernissen, die dem „kostspieligen, staatswichtigen Unternehmen, die erste Hauptabtheilung der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn von Wien bis Brünn zu vollenden", entgegenstehen, gesprochen und gesagt wird: „Se k. k. Majestät haben erst kürzlich bei Gelegenheit eines einzelnen Falles der vereinigten Hofkanzlei zur Pflicht gemacht, die Verhandlungen über Eisenbahnen thätigst zu beschleunigen ... Der Herr Gouverneur werden demnach mit Rücksicht auf vorbezogenen Allerhöchsten Befehl aufgefordert, diese Hindernisse, selbe mögen wo immer herrühren, kräftigst zu beseitigen ..." ꝛc. Der Erlaß ist an den Gouverneur von Mähren und Schlesien, Grafen von Ugarte in Brünn, gerichtet.

Man kann mir nicht einwerfen, daß an eine Verpflichtung des Staatsoberhauptes, ein Privilegium, welches erwähntermaßen ein Act seiner Gnade ist, zu ertheilen respective zu erneuern, nicht gedacht werden könne. Ein solcher Einwand wäre schon deshalb unhaltbare, weil hier unanwendbar, und zwar in unserem Falle aus einem doppelten Grunde.

Einmal deshalb, weil es sich hier überhaupt nicht darum handelt, erst ein spontanes Privilegium zu verleihen, sondern nur darum, ein diesfalls bereits gegebenes Versprechen auszuführen, resp. einen integrirenden Theil des schon verliehenen existenten Privilegiums in Ausführung zu bringen, den Theil nämlich, kraft welchen die Erneuerung oder Fortsetzung des Privilegiums schon bei dessen Entstehung in sichere Aussicht gestellt wurde, wenn sich die daran geknüpften Bedingungen erfüllen. Es würde daher vollends genügen zu sagen, daß das kaiserliche Wort nicht weniger, sondern mehr als jedes andere wiegt, und wenn verpfändet, auch sichere Einlösung verbürgt.[10])

Es ist aber auch nicht zu übersehen, daß ein anerkannter Rechtsgrundsatz dahin lautet, daß die durch Privilegien ertheilten Rechte wohlerworbene Rechte (jura quaesita) sind, d. h. Rechte, welche Jemandem in Folge eines Rechtsgrundes zustehen, daher den Schutz des Gesetzes genießen und daher auch vor dem Richter geltend gemacht werden können.[11])

Auch die Erneuerung des Privilegiums der Nordbahn ist unter Eintritt der Bedingungen derselben ein solches jus quaesitum, welches der Nordbahn von jedem competenten Richter zuerkannt werden müßte.

Es ist dies um so gewisser, als die Privilegiumsverleihung mit Inbegriff der darin enthaltenen bedingten Zusage der Verlängerung (Erneuerung) desselben vermögensrechtliche Folgen nach sich zog, welche im Falle der Nichtzuhaltung dieser Zusage entschiedenen vermögensrecht-

---

[10]) Vgl. Moser Deutsches Staatsrecht IV. S. 252, welcher ausführt, daß zwar der Kaiser nicht genöthigt werden könne, Privilegien, welche eine Gnadensache seien, zu ertheilen, indessen es aber geschehen könne, „daß der Kaiser ein oder ander Privilegium ertheilen muß, wann es sich nämlich dazu gegen dem, den es angeht, ... verbunden und es versprochen hat; allein solchenfalls liegt abermalen der Grund der Nothwendigkeit nicht in einem Recht, welches der Privilegiandus ordentlicher Weise hätte, es zu verlangen, sondern in dem Verspruch des sich zu einer solchen Gnade, wenigstens ohne Rechtszwang, obgleich sonst nicht etwa eben gern oder freiwillig, sondern aus Staatsraison, verbundenen Kaisers."

[11]) Unger a. a. O. I. S. 119, II. S. 318, 336. Koch a. a. O. II. S. 488, Anm. 11.

lichen Nachtheil für die privilegirte Unternehmung und eine weitgehende Ersatzpflicht für den Staat nach sich ziehen würde.[12])

Ein anderer Grund, welcher jenen Einwand zu nichte macht, ist der, daß die Erneuerung des Privilegiums nicht als ein Reservat des Monarchen hingestellt, und von ihm für sich vorbehalten, sondern lediglich von ihm vorgesehen und ausdrücklich auf die Staatsverwaltung übertragen wurde. Freilich kann die neue Verleihung, oder richtiger die Fortsetzung des Privilegiums nur auf Grund des a. h. Willens im

---

[12]) Stall a. a. O. huldigt derselben Ansicht und führt weiter aus (S. 31): „Falls daher die Staatsverwaltung sich veranlaßt sehen sollte, ... ihr den Betrieb zu nehmen oder zu sperren, also demnach Anstände zu erheben, obschon die Urkunde erklärt, der Staat werde solche nicht erheben, ... so wäre die Staatsverwaltung nicht nur verpflichtet und könnte im Wege des Processes und des Gesetzes dazu verhalten werden, Alles in integrum zu restituiren, sondern wäre auch dem Unternehmen zur vollen Schadloshaltung verbunden."

Und in Nr. 13 der Jurist. Blätter S. 162 heißt es: „..... ebensowenig kann sie (die Staatsverwaltung) auch die Erneuerung des Privilegiums versagen, ohne sich dem Berechtigten gegenüber für den Bruch des jus quaesitum ersatzpflichtig zu machen." Tänzerles a. a. O. S. 38 formulirt die Erneuerungsfrage so: „Verträgt es sich mit dem Ansehen und der Würde der souveränen Gemeinschaft, Staat genannt, durch den Inhalt und in der feierlichen Form des Gesetzes, einem Privaten eine Erwartung zu erregen, und diese, ohne daß es das allgemeine Wohl erheischt, nicht zu erfüllen?" — Er verneint dieselbe mit Recht, folgert aber daraus nur die Hälfte von dem, was man nun erwarten sollte, indem er schreibt: „Durch Nichterfüllung derselben würde der Staat keinesfalls ein wohlerworbenes Recht der Unternehmung verletzen ... wohl aber ein gegebenes Wort brechen." Aus jenem Vordersatze würde eher — der wirklichen Rechtslage entsprechend — folgen, daß nicht bloß das gegebene Wort gebrochen, sondern ein wohlerworbenes Recht verletzt würde; denn eine durch ein Gesetz in feierlicher Form einem Privaten eröffnete Expectanz ist doch nach gewöhnlichen Begriffen nichts anderes als eine feierliche Zusicherung, als die Uebernahme einer rechtlichen Verpflichtung.

In Nr. 10 der Jurist. Blätter ex 1881 wird Gewicht darauf gelegt, daß es sich „um eine staatsrechtliche und nicht um eine privatrechtliche Zusicherung handelt" und gesagt, daß das Staatsrecht nur einen Verpflichtungsgrund — das Staatsinteresse — anerkenne. Hierauf ist zu erwidern, daß das richtig sein mag, daß aber, wenn das Staatsinteresse einmal als ein solcher Verpflichtungsgrund angenommen und daraufhin eine Verpflichtung übernommen wurde, dieselbe auch eingehalten werden müsse. Und so verhält es sich in unserem Falle. Hiernach sind auch die Ausführungen bei Pfaff und Hofmann a. a. O. I. S. 321 Anm. 104, nicht ganz richtig; durch Punkt 10 gewährte vielmehr die Gesetzgebung schon das künftige Recht, aber ein bedingtes. Wie ist auch das dort behauptete Gegentheil mit der „staatsrechtlichen Zusicherung" zu vereinbaren, welche zwei Zeilen vorher als der Inhalt dieses bestrittenen Punktes zugegeben wird?

Delegationswege oder übertragenem Wirkungskreise unter Zugrundelegung eines kaiserlichen Mandates geschehen.

Aber dieses Mandat ist einmal bereits von Sr. Majestät dem Kaiser Ferdinand I. ertheilt; die Erneuerung des Privilegiums ist allerhöchsten Ortes bereits am 4. März 1836 bewilligt worden, indem durch Punkt 10 der Privilegiumsurkunde die Staatsverwaltung den gemessenen kaiserlichen „Befehl" erhielt, „keinen Anstand zu nehmen" dasselbe nach 50 Jahren zu erneuern, wenn der Privilegiumsinhaber darum ansucht, und das Unternehmen sich als nützlich bewährt hätte.

Dadurch aber, daß das Nordbahnprivilegium, wie oben gezeigt[13]), unter der glorreichen Regierung Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef I. wiederholt bestätigt und bekräftigt worden, hat der gedachte kaiserliche Befehl eine weitere, eine doppelte Weihe erhalten, mit andern Worten: dieser a. h. Befehl ist von Sr. Majestät dem Kaiser Franz Josef I. erneuert worden.

Der Regierung wurde also die Pflicht auferlegt, das kaiserliche Wort zur That zu machen, und die Erneuerung des Privilegiums vorzunehmen, wenn darum gebeten wird, und die Voraussetzung der Nützlichkeit des Unternehmens eingetreten ist.[14])

Nicht gegen den Gesetzgeber, nicht gegen das Staatsoberhaupt, welches über dem Gesetze steht und unerreichbar ist, wäre also der Anspruch auf Erneuerung gerichtet, sondern gegen die Staatsverwaltung allein, und von ihr ist sie rechtlich zu fordern und kann sie gefordert werden, als die Ausführung einer kaiserlichen Zusicherung, auf welche sich ein jus quaesitum, ein wohlbegründetes Recht aufgebaut hat und vertrauensvoll stützt.

Und hiebei ist — last not least — nicht zu übersehen, daß das Recht, Privilegien zu verleihen, ja auch das Recht der „Concessionirung"

---

[13]) Siehe S. 7, Anm. 2.

[14]) Dem gegenüber ist die Rechtsfrage der Widerruflichkeit des Nordbahnprivilegiums und der Entschädigungspflicht der Staatsverwaltung in solchem Falle gegenstandslos. Vgl. übrigens Jurist. Blätter Nr. 13, Stall a. a. O. S. 31; Glück „Commentar" II, S. 35, Unger a. a. O. II. 318. „Ein Widerruf ist nur ex justa causa — ex ratione salutis publicae — und gegen Entschädigung zulässig." Als einzige justa causa, welche den Widerruf, mit welchem die Verweigerung der Erneuerung des Privilegs gleichbedeutend wäre, könnte aber m. E. doch nur der Fall gelten, daß die Nordbahn sich weigern würde, das Unternehmen fortzusetzen, und daß also die Auflassung des Betriebes dieser für den Staat höchst wichtigen Bahn besorgt werden müßte.

von Eisenbahnen, heute wie damals im Jahre 1836 ein Recht der Krone und in Oesterreich nicht auf den Reichsrath übergegangen ist.[15])

---

[15]) §. 2 des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 sagt: „Die Concession der Bahnanlage wird von Seiner k. k. Apostolischen Majestät ertheilt." In §. 8 eod. wird statt des Wortes „Concession" der Ausdruck „Privilegium" gebraucht. Vgl. Pfaff und Hofmann a. a. O. I. S. 317, Anm. 89. Der Charakter eines Privilegiums als solchen wird selbst dadurch, daß die Verleihung durch eine Behörde erfolgt, nicht aufgehoben. Diesfalls gilt nicht nur von Industrieprivilegien, sondern von Privilegien im Allgemeinen, was Unger a. a. O. II. 312, Anm. 2, gegen Chambon polemisirend, treffend ausführt; das charakteristische Kriterium des Privilegs bestehe darin, daß es ein vom Monarchen oder der hiezu ermächtigten Behörde ertheiltes, verliehenes ist. Daß nun die delegirte Behörde verbunden ist, unter gewissen Bedingungen das fragliche Recht zu ertheilen, ändert nichts an der Thatsache, daß jenes Recht ein ertheiltes ist; ꝛc.

Bei welchem Gerichte das Recht geltend zu machen wäre, ist bisher streitig. Pann a. a. O. S. 28, Anm. spricht wohl nur von dem Anspruche einer „neuen Fahrconcession" und glaubt, daß diese eventuell durch einen Appell an das Reichsgericht erstiegt werden könnte.

In Nr. 13 Jurist. Blätter wird dagegen ausgesprochen, daß zwar die Erneuerung des Privilegiums nicht vor den Reichsrath gehöre, sondern dem Kaiser zustehe, daß aber für den Fall, als diese Frage nicht im gütlichen Wege geordnet würde, von der Competenz des Reichsgerichtes in Betreff der Privilegiumserneuerung schlechterdings nicht die Rede sein kann; daß die „einzig richtige Instanz" die ordentlichen Gerichte und das zulässige Rechtsmittel, die Entschädigungsklage sei. — Da ist aber zu bemerken, daß die Entschädigungsklage die Nichterneuerung schon voraussetzen würde.

Richtig scheint mir doch nur die Ansicht zu sein, die Pisko in Nr. 20 Ger. Halle vertritt. Die Verlängerung des Privilegiums sei in der Privilegiumsurkunde vorgesehen. Die Verwaltungsbehörde sei bei erfolgtem Nachweise der Bedingung verpflichtet, es zu erneuern, und gegen ihre Entscheidung sei wie gegen jede andere Administrativentscheidung, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zulässig.

Die Einwendung, die in Nr. 13 Jurist. Blätter gegen die Competenz des Verwaltungsgerichtshofes angeführt wird, „daß die Verpflichtung zur Erneuerung zwar ersatzpflichtig machen, aber niemals die staatsrechtliche Verpflichtung der Verwaltungsbehörden zum freien Ermessen und Erwägen des Staatsinteresses aufheben könne", steht in einem unbegreiflichen Widerspruche mit dem dieser Ausführung unmittelbar vorhergehenden Satze, wornach die Competenz des Verwaltungsgerichtshofes näher läge (als die des Reichsgerichtes), „nachdem die Privilegialverpflichtung zur Erneuerung des Privilegiums, in Wahrheit das freie Ermessen der Verwaltung beschränkt."

Und das ist ganz richtig. — Beachtenswerth ist die Bemerkung bei Tänzerles a. a. O. S. 34: „Nun können wohl in einem Specialgesetze .... dem Staate als privatrechtliche juristische Person, gewisse Verpflichtungen auferlegt werden, aber eine der richterlichen Judicatur unterliegende Verpflichtung zur Erlassung eines Gesetzes,

Es erübrigt nun noch, zwei Fragen, die sich an dieses Thema anschließen, zu erörtern: Worauf wird sich die Erneuerung erstrecken, beziehungsweise welche Rechte des 1836er Privilegiums wird sie umfassen? Und was ist unter dem „sich als nützlich bewährt" zu verstehen?

Die Antwort auf die erste Frage liegt wieder in dem 10. Punkte des Privilegiums, und zwar in den drei Worten „Erneuerung des Privilegiums", also dieses vorliegenden Privilegiums vom 4. März 1836.

Wie schon früher umständlich ausgeführt wurde, ist dieses Privilegium nicht ein einziges und einzelnes Recht, sondern eine Summe von

---

also zu einem Acte der Ausübung der Staatssouveränität, ist auf beiden Gebieten, sowohl dem des Privatrechtes wie des Staatsrechtes, ein unlösbares Problem." Das mag nicht bestritten werden. Aber es findet auf unsern Fall keine Anwendung; denn der liegt so, daß der Act der Staatssouveränität bereits ausgeübt ist, und der Regierung lediglich die Pflicht obliegt, denselben im Sinne des 10. Punktes des Privilegiums auszuführen, worauf die Nordbahn ein jus quaesitum erworben hat. Nicht der Act der Souveränität, sondern der Act der Executive unterliegt der richterlichen Judicatur.

Die übrigen Einwendungen Tänzerles' S. 37 widerlegen sich selbst: denn

1. nur das jus quaesitum d. i. das Ob und Was zu erneuern ist, würde den Gegenstand der richterlichen Cognition bilden; ob es der „Gesammtheit noth thut", stünde gar nicht in Frage;

2. Eisenbahnprivilegien und Concessionen fallen nicht unter das Gesetz über Erfindungsprivilegien, folglich auch nicht unter jenes vom 24. December 1867, Nr. 4 R. G. B. ex 1868 (Art XVI);

3. warum die delegirte Behörde „bestimmt angegeben" und weiter auch ausführlichere Directiven im Art. 10 enthalten sein müßten, ist ebenso wenig motivirt als einzusehen.

Es dürfte indeß genügen, constatirt zu haben, daß der Anspruch auf die Erneuerung des Privilegs — immer die Nützlichkeit des Unternehmens vorausgesetzt — als jus quaesitum unter dem Schutze der Gesetze, daher auch der Gerichte (welcher? ist vorläufig gleichgiltig) steht.

Wie die Verwaltung der Nordbahn selbst über diesen Punkt denkt, geht aus ihrem Berichte an die vorjährige Generalversammlung hervor, in welchem es heißt: „ . . . . Die Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 zeichnet uns genau den Weg vor, den wir zu betreten haben werden. Im Sinne des §. 10 derselben ist es unsere Aufgabe, rechtzeitig die Initiative zu ergreifen, und uns, da das Privilegium im Jahre 1886 erlischt, an die hohe Staatsverwaltung zu wenden, um die Erneuerung des Privilegiums zu erbitten. Da wir jederzeit bemüht waren, die hierzu erforderliche Bedingung zu erfüllen, so sehen wir im Vertrauen auf die Gerechtigkeit und Weisheit der hohen Regierung dem Ausgange der seinerzeit stattfindenden Verhandlung mit der Hoffnung entgegen, daß wir mit Ausschluß jeder gerichtlichen Intervention in der Lage sein werden, ein Uebereinkommen zu treffen . . , welches auf einer gleichmäßigen Wahrung der Interessen unserer Unternehmung und des öffentlichen Wohles basirt."

verschiedenen Rechten, ebenso wie durch dasselbe dem Privilegirten bei Ausübung der ihm gewährten Begünstigungen auch verschiedene Obliegenheiten zur Pflicht gemacht worden sind.

Man wird daher nicht sagen können, das Recht zum Baue der dort angeführten Bahnlinien, oder das Recht des Fahrbetriebes und Transportes, oder die zugestandene Tariffreiheit, oder die Freiheit von der Weg- und Brückenmauth ist das privilegirte Recht, ist das Privilegium, sondern alle Rechte zusammen genommen mit Inbegriff der normirten Verpflichtungen, welche die Beschränkungen und Modificationen dieser Rechte darstellen, repräsentiren das Privilegium; denn es geht nicht an, dasselbe in seine Theile beliebig zu zerlegen, den gerade passenden heraus zu greifen und als das Summum dessen hinzustellen, was doch nur durch das Ganze vorgestellt wird.[16])

Wer von einem Kaufvertrage spricht, den er abgeschlossen, kann darunter nur den ganzen Vertrag verstehen, daher nicht etwa bloß die verabredete Eigenthumsübertragung, sondern auch die stipulirte Zahlung des Kaufschillings, die etwaige Verzinsung desselben, die Gewährleistung für die Beschaffenheit des Kaufobjectes; ingleichen begreift ein bestimmter Miethvertrag alle Einzelbestimmungen desselben in sich, so daß es nicht der oder dieser Kauf- oder Miethvertrag wäre, wenn auch nur eine einzige materielle Rechtsbestimmung desselben übergangen oder elidirt werden wollte. Auch ein Gesetz kann nicht ohne alle einzelnen Bestimmungen desselben, nicht ohne jedes einzelne Wort, ja selbst nicht ohne die Interpunktionen mit der ihnen zukommenden Bedeutung gedacht werden.

Wohin würde man auch mit dem Verständniß und der Interpretation von Verträgen, Urkunden und Gesetzen kommen, als zur Willkür, wollte man den Zusammenhang beliebig stören und zerfasern?

Um zu unserem Nordbahnprivilegium zurückzukehren, so kommt sein Inhalt wie gesagt, dem Inbegriff aller darin fixirten Rechtsverhältnisse gleich.

Streng genommen wäre also auch eine „Erneuerung" desselben schon begrifflich einer bloßen Wiederholung des Inhaltes mit der Ausdehnung seiner Wirksamkeit für eine weitere Zeitperiode gleich zu halten.

Im Principe ist dieses auch wirklich festzuhalten.

Die Tendenz und rechtliche Natur mancher Bestimmungen des Pri-

---

[16]) In diesen Fehler verfällt der Artikel in Nr. 13 Juriſt. Blätter, S. 162, und komme ich auf denselben noch zurück.

vilegiums läßt jedoch eine Wiederholung derselben bald unnöthig und überflüssig, bald unmöglich erscheinen.[17])

Dieses gilt von der Bewilligung zum Baue der bereits ausgeführten Bahn (Eingang der Privilegiumsurkunde), zur Bildung eines Actien-Vereines (Punkt 1), von der Einräumung des Expropriationsrechtes zu obigem Zwecke (Punkt 4), von der Anwendbarkeit der allgemeinen Bau- und Steuergesetze auf die Nordbahn (Punkt 5), und der strafgesetzlichen Bestimmungen über Diebstahl und boshafte Beschädigung von Eisenbahngegenständen (Punkt 6), ferner von der Befreiung von der Weg- und Brückenmauth (Punkt 9), von dem privilegirten Gerichtsstand (Punkt 11), und der Sanction der Erlöschung des Privilegiums im Falle der Nichteinhaltung des Bautermines.[18])

Was bleibt also für die Erneuerung des Privilegiums noch übrig?

Das in Punkt 7 begründete Betriebs- und Transportrecht, die in Punkt 8 zugesicherte Einschränkung der Inanspruchnahme des Unternehmens durch die Staatsverwaltung und die volle Tariffreiheit.

Und wenn man hinzunimmt, daß der 8. Punkt durch das Uebereinkommen vom 25. April 1853 rücksichtlich der Linien des Privilegiums vom Jahre 1836 und durch den Vertrag vom 26. Juni 1858 rücksichtlich der Linien der frühern westgalizischen Staatseisenbahn auch noch eine Einschränkung erfahren hat (wovon oben gehandelt wurde), so bleibt die Erneuerung des Privilegiums — der Hauptsache nach — so ziemlich auf das Betriebs- und Transportrecht inclusive der (nur in Betreff der Militärgüter später eingedämmten) Tariffreiheit beschränkt. Die Anerkennung des Bestandes der Bahnlinien wäre selbstverständlich.[19])

---

[17]) Mit Unrecht findet daher Tänzerles a. a. O. S. 39 in dem Umstande, daß einige Artikel des Privilegiums, wie er sagt, gar nicht „recreationsfähig" sind, ein der Erneuerung des Privilegiums mit demselben Inhalte entgegenstehendes Hinderniß.

[18]) Vgl. die Ausführungen oben S. 59.

[19]) Der Verfasser des Aufsatzes in Nr. 13 der Juriſt. Blätter, S. 162 will für die Staatsverwaltung das Recht gewahrt wissen, die zu erneuernden Rechte zu revidiren, und auch in anderer Richtung zu restringiren (!), weil ihr nicht zugemuthet werden könne, „selbst über den Kreis ihrer unumgänglichen Verpflichtungen hinaus, Bedingungen zu acceptiren, die nicht ausschließlich im Staatsinteresse gemacht sind." Aus diesem Grunde werde sie z. B. die bisherige Tariffreiheit und mehreren Exemtionen der Nordbahn, „die zu den heutigen Anschauungen über die Interessen des öffentlichen Gebrauches längst nicht mehr passen", nicht mehr zugestehen können.

Allerdings ist dieses Betriebs- und Transportrecht und der aufrechte Bestand der Bahn von einem Attribute begleitet, welches von dem Privilegium begrifflich unzertrennlich ist und ihm jenen Nimbus verleiht, der das eigenthümliche Kennzeichen desselben bildet: es ist das schon bei anderer Gelegenheit betonte Moment der Ausschließlichkeit.

Auch dieses ist ein integrirender, ja, — wenn eine Gradation gestattet wäre — der integrirendste Bestandtheil dieses Privilegiums.

Als „ausschließendes Privilegium" ist es gleich im Eingang bezeichnet, als ein ausschließendes ist es am Schlusse mit feierlichen Worten sanctionirt, und den Behörden wird „der gemessene Befehl" ertheilt, über die Handhabung dieses Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen (also in allen seinen Theilen) zu wachen.

Es unterliegt daher keinem Zweifel, daß das erneuerte Privilegium gerade so wie das bisherige nur ein ausschließliches sein könne, sein müsse, wenn der kaiserliche Wille genau und getreu befolgt und ausgeführt, und wenn das wohlerworbene Recht der Nordbahngesellschaft in seiner Totalität, und nicht nur partiell, ein jus quaesitum in vollster Bedeutung des Wortes sein soll.[20])

Ich muß diese Anschauung als ganz unzutreffend bezeichnen.

Ob die Zusicherungen des Privilegiums wie überhaupt die Privilegialrechte „im Staatsinteresse gemacht sind", ist nicht Sache der heutigen Regierung zu beurtheilen; das hat bereits die Regierung vom Jahre 1836 und jene späteren Regierungen gethan, welche Sr. Majestät dem jetztregierenden Kaiser die neuerliche Sanction des Privilegiums empfohlen haben, und Se. Majestät der Kaiser hat ihre Auffassung a. h. genehmigt; sonst wäre das Privilegium ja nicht ertheilt worden und hätte die Clausel bezüglich der versprochenen Privilegiumserneuerung darin keine Aufnahme gefunden.

Wie nun weiter die Willkür — denn das behauptete Revisionsrecht wäre nichts anderes — mit einem jus quaesitum, welches derselben unterworfen werden will, zu vereinbaren wäre, ist unerfindlich, und doch erklärt der Verfasser a. a. O. das Recht auf die Privilegiumserneuerung selbst „wirklich" für ein solches. Worin bestünde dieses aber, und welchen Inhalt hätte es, wenn die Staatsverwaltung es beliebig appretiren und aus den Rechten, welche das Privilegium ausmachen, eliminiren könnte, was ihr beliebte?

Schließlich setzt sich der Verfasser selbst noch in einen allgemeinen, unlösbaren Widerspruch; denn ebendort ist zu lesen: „Ist nun wirklich das Recht auf die Privilegiumserneuerung ein jus quaesitum der Nordbahn, so ist damit wohl auch sein Inhalt im Allgemeinen gegeben. Als Grundlage des neuen Privilegiums müßte das alte genommen werden. . . . . "

Wenn nun aber das alte beliebig modificirt werden dürfte, wo bliebe da sein Inhalt, wo die Grundlage, und wo — — — die Consequenz?

[20]) Vgl. Pisko a. a. O. „Ist die Zusicherung, welche in der Bestimmung 10 des Privilegiums der Nordbahngesellschaft in Betreff der Erneuerung des Privi-

Ausschließlich wird daher auch nach der Erneuerung des Privilegiums die Bauanlage sein; d. h. es wird auch dann Niemanden zu gestatten sein, zwischen denselben Endpunkten „eine dergleichen Eisenbahn" zu errichten; und ausschließlich wird wieder auch das Betriebs- und Transportrecht sein müssen.

Es könnte aber die Frage aufgeworfen werden, ob auf diese Art das ausschließende Privilegium der Nordbahn nicht zu einem unendlichen, ewigen würde, ob nämlich nicht ebenso wie jetzt, nach Ablauf weiterer 50 Jahre (oder auf wie lange die Erneuerung geschieht) auf Grund derselben Argumente dasselbe wird behauptet, ein neuer Anspruch auf weitere Verlängerung, und dieselbe Forderung der Ausschließlichkeit der Privilegialrechte deducirt werden können?

Dies ist nicht zu besorgen, es müßte denn in dem neuen Privilegium auch jene — oder eine ihr ähnliche — Clausel Aufnahme finden, mittelst welcher eine solche abermalige Erneuerung der Unternehmung in Aussicht gestellt würde.

Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß der Gesellschaft ein Recht auf die Erneuerung der Erneuerungsclausel nicht zusteht. Das Versprechen, einen Vertrag, ein Uebereinkommen, ein bestehendes Rechtsverhältniß, unter gewissen Voraussetzungen zu wiederholen, zu prolongiren, verpflichtet schon im gewöhnlichen Privatrechtsleben bei Eintritt der Prämissen zu nichts anderem als zur Erfüllung der gemachten Zusage, keineswegs aber zur Erneuerung des gleichen Prolongations-Versprechens; denn dieses selbst bildet keinen Theil des zu erneuernden Vertragsinhaltes.

Die Clausel des 10. Punktes des Privilegiums, „wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen", wird daher in das verlängerte Privilegium nicht aufzunehmen sein, oder doch nicht aufgenommen werden müssen.

---

legiums gemacht wurde, als ein der Gesellschaft eingeräumtes Recht anzusehen, dann kann die Behauptung, daß eine besondere Vereinbarung über die Bedingungen, unter welchen die Erneuerung des Privilegiums zu erfolgen hätte, vorausgehen müsse, nicht stichhaltig befunden werden, weil das Privilegium nach dem Wortlaute der Privilegiumsurkunde in seiner Totalität also auch in Bezug auf die Dauer und die sonstigen mit der Ausübung des Privilegiums verbundenen, in der Privilegiumsurkunde angeführten Rechte zu erneuern wäre." — Auch Feistmantel a. a. O. S. 101 hält dafür, daß die Frage nach den Modalitäten der Erneuerung nicht offen gelassen wurde, und daß nach den Gesetzen logischer Auslegung angenommen werden müsse, daß dieselben Bedingungen wie zuvor zu gelten hätten.

Ich habe das durch Punkt 10 des Privilegiums anerkannte Eigenthumsrecht nicht unter die zu erneuernden Privilegialrechte aufgenommen. Der Grund liegt auf der Hand: das Eigenthumsrecht ist, wie schon früher dargelegt wurde, eben ein durch sich selbst anerkanntes, immerwährendes, und es bedarf daher keiner Erneuerung seiner Anerkennung, um es auch über die zweite Privilegiumsdauer hinaus zu sichern.[21])

Ob auch die im Schlußabsatz des 12. Punktes enthaltene Strafsanction erneuert werden müßte, ist an sich gleichgiltig. Die beste Sanction ist doch immer die Vertragstreue, und die 100 Speciesducaten wären wohl kaum ausreichend, die Regierung von einer Verletzung derselben abzuhalten.

Sie würden gewiß auch eine Privatunternehmung nicht abschrecken, das Privilegium der Nordbahn zu durchlöchern, wenn die Regierung ihre Hand dazu bieten würde.

Schließlich wird die Staatsverwaltung schwerlich besorgen müssen, die 100 Speciesducaten zu erlegen; außer ihr aber hat Niemand gegen ihren Willen die Macht, das Privilegium zu gefährden und zu schädigen, gewiß wird von ihr selbst aber ein Entgegenhandeln gegen den klar ausgesprochenen und genau präcisirten a. h. Willen und den „gemessenen Befehl" des Kaisers nicht zu besorgen sein.

Abgesehen jedoch von dem Werthe und dem Nutzen einer solchen

---

[21]) Auch hier muß ich mich wieder gegen eine m. E. ganz unhaltbare, in Nr. 13 Jurist. Blätter l. c. ausgesprochene Ansicht wenden. Es ist dort aus dem (vom strengen Rechtsstandpunkte gleichfalls irrthümlich) behaupteten Revisionsrechte der Staatsverwaltung in Bezug auf die zu erneuernden Privilegialrechte deducirt, dieselbe werde z. B. „das Dispositionsbefugniß über die Zugehörungen bei Ablauf der neuen Privilegialdauer schwerlich bewilligen können, weil einerseits diese Zusage bloß für den Ablauf des ersten Privilegialtermines, nicht aber für die Folge gegeben ist, und die Staatsverwaltung andererseits nach dem gegenwärtigen Stande unserer Gesetzgebung Concessionen ohne Heimfallsrecht nicht mehr aussprechen dürfte." — Hiebei ist übersehen, daß das „Dispositionsbefugniß" einer Erneuerung nicht bedarf, weil es in dem Begriffe des Eigenthumsrechtes, welches der Nordbahn nach den eigenen Ausführungen desselben Verfassers in einem früheren Artikel (Nr. 12 Jurist. Blätter) unzweifelhaft zusteht, gelegen und gesetzlich anerkannt ist. — Die Einschränkung dieses Nordbahneigenthums durch das staatliche Heimfallsrecht (ohne die freiwillige Zustimmung der Gesellschaft) käme aber jenem Confiscationsrechte gleich, welches der Verfasser a. a. O. S. 146 gewiß mit Recht so lebhaft perhorrescirt. — Ganz richtig sagt dagegen Pann a. a. O. S. 21: „Das Eigenthumsrecht ist im §. 10 des Privilegiums ausdrücklich für die Zeit nach Ablauf desselben agnoscirt, es braucht also in dieser Richtung nichts erneuert zu werden." (S. auch S. 5 f. das.)

Sanction muß wohl gesagt werden, daß auch sie zum Inhalte des Privilegiums gehört, und nach strengem Recht allerdings zu wiederholen wäre.

Daß endlich die Erneuerung — was die Zeitdauer betrifft — auf 50 Jahre angesprochen, und daß sie weder auf eine längere Zeit gefordert, noch die 50jährige Dauer des neuen Privilegiums verweigert werden könnte, folgt aus den vorstehenden Erwägungen als Corollar von selbst.[22])

Es handelt sich nunmehr noch um die Interpretation der Bedingung der Privilegiumserneuerung: wenn die Unternehmung „sich als nützlich bewährt hätte".

Auch hier liegt das Gute so nah, daß es nicht nöthig ist, weit zu schweifen.

Schon die Privilegirung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erfolgte, wie aus dem Eingang der Privilegiumsurkunde ersichtlich ist, „in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens". Damit wurde ausgesprochen, daß schon die bloße Thatsache der Ausführung desselben die Elemente der Gemeinnützigkeit in sich schließt, daß schon damals erkannt oder doch angenommen wurde, es sei ein Unternehmen, welchem allgemeines Interesse innewohne, welches voraussichtlich von gemeinsamem, allgemeinem, oder öffentlichem Nutzen für die Gesammtheit begleitet sein werde, und welches daher „nützlich" oder „gemeinnützig" ist.

Es ist klar, daß die Staatsverwaltung nur unter dieser Voraus-

---

[22]) Auch Feistmantel a. a. O. spricht sich zu Gunsten der 50 Jahre aus, falls überhaupt eine Erneuerung des Privilegiums begründet ist. Wienach aber Pann a. O. S. 14 sagen kann: „es kann der Staat, wenn er das Privilegium auf ein Jahr verlängert, da keine Zeit für die Verlängerung bestimmt ist, ohne dem Vorwurfe eines Wortbruches ausgesetzt zu sein, von allen weiteren Reclamationen sich befreien", ... ist unergründlich. — Eine originelle, aber gleichfalls unrichtige Ansicht entwickelt Tänzerles a. a. O. S. 39 damit, daß er als das äußerste Zugeständniß einen Zeitraum von 40 Jahren betrachtet, weil laut Concessionsgesetz Eisenbahnmonopole auf nicht länger als 90 Jahre verliehen werden. Ich nehme das gerne als einen Beleg dafür, daß die Erneuerung des Nordbahnprivilegiums auch von ihm als die Fortsetzung des alten aufgefaßt zu werden scheint, möchte aber betreffs der 90 Jahre auf das für die k. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft geschaffene Präcedens verweisen; die Concession dieser Gesellschaft war durch die Urkunde vom 1. Jänner 1855 auf 90 Jahre . . . . . festgesetzt; nachdem 12 Jahre abgelaufen waren, wurde sie gelegentlich der Concessionsertheilung für das Verbindungsnetz Stadlau-Butscheiner Mühle (recte Wien-Brünn) wieder auf 90 Jahre vom 1. December 1866 angefangen normirt, somit auf 102 Jahre ausgedehnt. (S. Pollnetz und Wittek, Sammlung II/1.) Ich könnte noch andere Beispiele anführen.

setzung und nur auf dieser Basis des allgemeinen öffentlichen Interesses ein solches Unternehmen favorisiren, ins Leben treten lassen und mit solchen Vorrechten, — wie das Expropriationsrecht, die Exclusivität des Bau- und Transportrechtes ꝛc. — ausstatten konnte und durfte.

Für den Beginn der Unternehmung, für die Bewilligung zu ihrer Ausführung, für die Ertheilung des Privilegiums auf 50 Jahre, war sich die Staatsverwaltung vollkommen klar über diesen Punkt: das Unternehmen war für sie ein gemeinnütziges, es versprach nützlich zu sein.

Nun lag für sie aber kein Grund vor, unter der gleichen Voraussetzung dieser Gemeinnützigkeit nach Ablauf der 50 Jahre das Unternehmen zu stören und abzubrechen; im Gegentheil wäre es höchst unwirthschaftlich gedacht, aber auch unrecht gehandelt, dasselbe nicht fortbestehen und weiter gewähren zu lassen, wenn es sich während der 50jährigen Dauer als gemeinnützig erwiesen, „als nützlich bewähren" würde. Mit gutem Grunde konnte daher die Regierung erklären, „keinen Anstand nehmen" zu wollen, nach dieser Zeit das Privilegium zu erneuern, wenn sich diese Voraussetzung erfüllte.[23])

Was also für die ursprüngliche Ertheilung des Privilegiums maßgebend und entscheidend war, kann und soll es nach der Intention des Gesetzgebers auch für die Erneuerung desselben sein: die Gemeinnützigkeit, die Nützlichkeit!

Und was vor Beginn der 50 Privilegialjahre als gewiß oder als voraussichtlich, und jedenfalls als Motiv der Privilegiumsverleihung gegolten hat, brauchte nur wirklich zuzutreffen, sich zu bewähren, um das Versprechen der Privilegiumserneuerung vom logischen und nationalökonomischen Standpunkte aus berechtigt, und mit den Staatsinteressen vereinbar erscheinen zu lassen. „Nützlich" und „gemeinnützig" müssen demnach hier als zwei ganz congruente, auf denselben Zweck abzielende Begriffe angesehen werden.

Den Maßstab für die Taxirung beider gibt hienach nicht der Vortheil, den das Unternehmen für die Actionäre abgeworfen, sondern den es dem Publikum und dem Gemeinwohle gebracht hat.

---

[23]) Bezeichnend ist, was Tänzerles a. a. O. S. 40 sagt: „Auf der einen Seite ist es klar, daß es hieße, einem Gesetze Perfidie zuzumuthen, wenn man annähme, Art. 10 habe durch die Eröffnung der Expectanz die Unternehmung nur anspornen wollen, nach Kräften für den gemeinen Nutzen zu wirken, um sie dann, wenn sie . . . . das Verkehrsinstitut zu hoher Blüthe gebracht, . . . aus dem wohleingerichteten Betriebe zu verdrängen!"

Anderen sei es überlassen, sich mit dem allfälligen Nachweise dieser Nützlichkeit der Nordbahn zu befassen: ich halte denselben für ganz entbehrlich, weil der Nutzen, die Gemeinnützigkeit und Nützlichkeit dieser unstreitig ersten unserer patriotischen Eisenbahnunternehmungen in die Augen fallend und notorisch ist. Indes würde derselbe leicht zu liefern sein.[24])

Man frage nicht: ja ist auch die Erneuerung der Ausschließlichkeit, der Tariffreiheit, die Entschädigungspflicht des Staates für die Postbeförderung gemeinnützig, und nach heutiger Auffassung den Staatsinteressen entsprechend?

Ja, und dreimal ja würde ich ausrufen, wenn überhaupt diese Frage am Platze wäre! Die hervorragende Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens datirt nicht von heute; es ist eine geraume Zeit schon, daß die Nordbahn mit den nachgekommenen österr.-ungar. Eisenbahnen gemeinschaftlich besteht und fungirt, und ihre Erfolge, ihre Bedeutung und ihr Wirken und Schaffen für die verkehrlichen, die wirthschaftlichen, industriellen und militärischen Staatsbedürfnisse, stehen zum allermindesten den diesfälligen Verdiensten jeder anderen österreichischen Eisenbahnunternehmung nicht nach: der beste, der unwiderleglichste

[24]) Tänzerles a. a. O. S. 43 f. formulirt diesen Punkt wie folgt: „Die Nordbahnunternehmung wird .... den Nachweis zu erbringen haben, daß sie die Pflicht einer Verwaltungsgesellschaft erfüllt, daß sie das ihrer Fürsorge überlassene Interesse des Staates an der Förderung des öffentlichen Communicationswesens nicht vernachlässigt, vielmehr zwischen der Förderung ihres privaten Erwerbsinteresses und des öffentlichen Interesses ein gerechtes Verhältniß hergestellt habe."

Ich bin überzeugt, die Nordbahn würde sich weder sträuben, noch würde es ihr irgend schwer fallen, einen solchen Nachweis zu führen. — Auch Feistmantel l. c. S. 100 hält ganz richtig dafür, daß dieser Beweis der Nützlichkeit, „mit Leichtigkeit zu erbringen wäre", und daß die Würdigung desselben im Streitfalle „keineswegs der Staatsverwaltung, sondern dem erkennenden Gerichte" obliegen würde.

In Nr. 13 Juriſt. Blätter wird die Frage der Nützlichkeit folgendermaßen beantwortet: „Unseres Erachtens — heißt es dort — ist die geforderte Nützlichkeit" bei der Eisenbahnunternehmung in keinem anderen Sinne verstanden, als wie man überhaupt bei Erfindungen von Nützlichkeit zu sprechen pflegt. Eine Erfindung ist nützlich, wenn sie Zuspruch und Aufnahme im Publikum erhält und von diesem fleißig angewendet wird. .... In der That ist auch der Zuspruch des Publikums ein sehr sicherer Gradmesser der Nützlichkeit eines Unternehmens.

Daß dieselbe aber gerade bei der Nordbahn einen solchen Grad erreicht hat, daß man eigentlich nicht mehr von ihrer Nützlichkeit, sondern nur von ihrer Unentbehrlichkeit sprechen kann, ist wohl zweifellos."

Beweis dafür, daß die Privilegialrechte, mit denen sie ausgestattet war, für diese ihre ersprießliche Wirksamkeit kein Hinderniß bildeten, sondern im Gegentheil sehr verträglich mit der salus und utilitas publica waren.

Man rede sich doch nicht unnützer Weise ein, daß das Um und Auf der heutigen Eisenbahnpolitik z. B. in dem Vorbehalte des staatlichen Heimfallsrechtes bestehe, weil dasselbe in dem Gesetze vom 14. September 1854 für neu zu erbauende Privateisenbahnen als Regel hingestellt ist; und man erspare sich die Selbsttäuschung, daß durch den Vorbehalt dieses Rechtes Handel und Wandel gegen alle Anfechtungen gesichert und gefestigt, oder gar das Staatswohl gerettet werde. Hat doch die österreichische Staatsverwaltung selbst das stricte Gegentheil durch einen officiellen Act, der an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig läßt, ausgesprochen, durch die käufliche Uebertragung der westgalizischen Staatsbahnlinien nämlich auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1858 nicht auf Grundlage des 1854er Concessionsgesetzes, sondern mit allen Rechten des Privilegiums vom Jahre 1836, nicht also mit Vorbehalt des staatlichen Heimfallsrechtes, sondern unter ausdrücklicher Anerkennung des vollen und freien Eigenthumsrechtes der Gesellschaft an der ganzen Bahnanlage sammt Zugehör auch nach Ablauf der Privilegiumsdauer. Gerade durch diesen Act hat die Regierung in ganz unzweideutiger Weise documentirt, daß sie selbst die Verträglichkeit des Nordbahnprivilegiums rücksichtlich aller durch denselben neuerdings bekräftigten Einzelbestimmungen mit der modernen Staatsrechtstheorie und dem noch heute geltenden 1854er Concessionsgesetze anerkenne.

Die österreichische Staatspolitik, welche dazu führte, das Heimfallsrecht einzuführen, ist daher kein Hinderniß für die Privilegiumserneuerung.

Aber auch andere öffentliche Rücksichten stehen nicht entgegen. Unrichtig und unwahr wäre es, zu behaupten, es hätten sich inzwischen die Verhältnisse, derart geändert, daß die Aufrechthaltung des Privilegiums aus Rücksichten des öffentlichen Wohles ferner unthunlich sei.

Verspricht etwa der Verkehr in den Richtungen der Nordbahnlinien ein so großer zu werden, daß es schon jetzt gewiß ist, er werde einstmal von ihr nicht bewältigt werden können? Nein! Ist der Bau einer Concurrenzbahn vom commerciellen, oder ist er vom militärischen Standpunkte geboten? Nein! Hat die Nordbahn das allgemeine Wohl in den 50 Jahren ihres Bestandes in irgend einer Richtung geschädigt? Nein! Ist sie ihrer großen Aufgabe etwa nicht in jeder Beziehung mehr als gerecht geworden? Gewiß ist sie es!

Wo also liegt ein Criterium dafür, daß sich die Verhältnisse in

unserem Staats- und Verkehrsleben in solcher Weise geändert hätten? und welche Anforderungen werden denn an die Nordbahn gestellt, denen sie im vollsten Maße zu entsprechen weniger die Kraft und den Willen bekundet hätte, als irgend eine andere nicht privilegirte Eisenbahnunternehmung? Ich sehe sie nicht.[25])

Aber wie gesagt, die oben gestellte Frage wäre gar nicht berechtigt, denn nicht um die Nützlichkeit oder Gemeinnützigkeit der einzelnen Privilegialrechte handelt es sich, sondern um die des Unternehmens, d. i. der Bauanlage und der damit gegebenen Transportthätigkeit der Gesellschaft; nicht in Erwägung der Gemeinnützigkeit der dem Wechselhause S. M. von Rothschild zu verleihenden einzelnen Rechte, sondern in Erwägung der Gemeinnützigkeit „dieses Unternehmens" wurde ihm dieses Privilegium verliehen; und nicht wenn sich diese Rechte, oder wenn das Privilegium, sondern wenn „die Unternehmung" sich als nützlich bewährt hätte — heißt es in Punkt 10 desselben, — wird die Regierung keinen Anstand nehmen, das Privilegium zu erneuern.

[25]) Es ist daher auch schwer einzusehen, wieso die Clausel rebus sic stantibus, welche als Voraussetzung der Erfüllung eines Namens des Staates gegebenen Versprechens angesehen werden will, der Realisirung der, der Nordbahn ertheilten Zusage der Privilegiumserneuerung entgegengestellt werden kann, wie in Nr. 9 S. 101 und Nr. 10 der Jurist. Blätter S. 117, dann bei Tänzerles a. a. O. S. 40 geschieht? Feistmantel a. a. O. führt namentlich aus, daß sich seit dem Jahre 1836 die Umstände „kolossal veränderten", daß mit dem Eisenbahnconcessionssystem nothwendig das staatliche Heimfallsrecht gegeben sei, daß dasselbe aber durch das Privilegium ex 1836 negirt werde, und deshalb von einer Erneuerung desselben schlechthin im Interesse des Staates nicht gesprochen werden könne. Diese irrthümliche Ansicht wird jedoch schon von Pisko a. a. O. in der Gerichtshalle höchst zutreffend widerlegt. Die Veränderung der Umstände hebe, sagt derselbe, nur dann eine Verabredung auf, wenn dadurch der ausdrücklich bestimmte oder aus den Bestimmungen hervorleuchtende Zweck vereitelt wird. Nach dem Privilegium der Nordbahn sei aber dieser Zweck nun der, daß die zu errichtende Eisenbahn sich als ein nothwendiges und nützliches Communicationsmittel bewähre. Die Bestrebungen der Staatsverwaltung, vermittelst des in die nachträglichen Directiven und Concessionsurkunden aufgenommenen staatlichen Heimfallsrechtes, nach und nach in den Besitz der Eisenbahnen zu gelangen, könnten nicht als veränderte Umstände bezeichnet werden, welche den in der Privilegiumsurkunde genau und klar angedeuteten Zweck der Unternehmung vereiteln.

Damit ist auch die correspondirende Ausführung in Nr. 10 der Jurist. Blätter widerlegt. Unfaßbar ist aber nicht minder der hier gegen die Erneuerung des Privilegiums geltend gemachte Grund, daß sich seither die Staatsverfassung total geändert habe, woraus sich die Undurchführbarkeit der Erneuerung ergeben soll; — wieso? ist nicht gesagt.

Es kann daher über die eigentliche und wahre Bedeutung dieser Bestimmungen und dieser Ausdrücke ebensowenig als über die Frage, ob sich das Unternehmen als nützlich bewährt, einen Zweifel, ja wie mir scheint, vernünftiger Weise nicht einmal eine Meinungsdifferenz geben.

Ich glaube das Capitel von der Erneuerung des Nordbahnprivilegiums nicht besser abschließen zu können, als wenn ich auf ein Argument zurückkomme, welches, wenn auch nicht streng juristischer Natur, doch so schwer in die Wagschale fällt, daß eine nochmalige Betonung desselben nicht vom Uebel sein kann: Es sind die bereits an anderer Stelle ausgeführten Motive der Ertheilung des Privilegiums, Motive zugleich für die Aufnahme jenes Beisatzes im 10. Punk des Privilegiums, welcher von der künftigen Erneuerung desselben handelt.

Ich kann sie nicht besser und treffender wiedergeben, als dies in einer Eingabe, welche die Nordbahn zur Zeit des beginnenden Kampfes gegen die beabsichtigte Concessionirung der Wien und Brünn verbindenden Bahnstrecke der k. k. priv. österr. Staatseisenbahngesellschaft dem Ministerium für Handel und Volkswirthschaft überreichte[26]), geschehen ist.

Es heißt darin:

„Dieser in dem Privilegium feierlich mit dem kaiserlichen Worte zugesicherte und verbriefte Schutz (der Privilegialrechte) war eben nur das gerechte Entgelt für jenes große Wagniß, welches darin lag, daß die ursprünglichen Concessionäre zu einer Zeit, wo die Entwickelung der Eisenbahnen auf dem Continente erst in schwachen, kaum lebensfähigen Keimen begann, wo in Oesterreich noch keine Meile mit Locomotiven betriebener Eisenbahnen gebaut war, wo man von der heutigen Gestaltung und Bedeutung der entwickelten Eisenbahnsysteme noch nicht einmal eine theoretische Ahnung hatte, es unternahmen, sofort an die praktische Ausführung im Großen zu gehen und zuerst in Oesterreich einen gewaltigen Schienenstrang von europäischer Bedeutung und Ausdehnung ohne Anspruchnahme einer Zinsengarantie von Seite der hohen Staatsverwaltung herzustellen. Man sollte doch glauben, daß die Erinnerung an diese geradezu schöpferische That, welche die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oesterreich um mindestens ein ganzes Decennium förderte, heute noch nicht aus dem Gedächtnisse ihrer Zeitgenossen entschwunden ist, und daß man auch die garantirten Bedingungen nicht vergessen habe, welche jene schöpferische That . . . . . einzig und allein ermöglichten." —

[26]) 26. April 1863, G. Z. 6156/494.

Zweite Bahngruppe.

I. Allgemeines.

Das juristische Merkmal dieser Gruppe von Eisenbahnlinien ist, wie gleich am Anfange dieser Schrift dargestellt worden, das, daß dieselben auf Grundlage der Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 entstanden sind.

Nicht privilegirt, sondern concessionirt sind dieselben und nicht die Grundsätze des Privilegiums vom 4. März 1836, sondern jene der „Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem" vom 30. Juni 1838[1]), finden auf dieselben Anwendung.

Es fragt sich, ob dies für den Umfang der der Gesellschaft hinsichtlich dieser Linien zustehenden Rechte von Bedeutung ist, und ob es gegenüber den durch das 1836er Privilegium erworbenen Rechten einen eingreifenden, essentiellen Unterschied begründe.

Wir haben gesehen, daß die hauptsächlichen Privilegialrechte der Nordbahn in dem ausschließenden Bau- und Betriebs- (Transport-) Rechte mit voller Tariffreiheit, dem Expropriations- und immerwährendem freien Eigenthumsrechte (an der Bahn und an allem Zugehör) bestehen.

Das Gros der materiellen Rechtsnormen der Directiven ex 1838 und der durch dieselben statuirten Fundamentalrechte der dem Concessionssystem unterliegenden Privateisenbahnunternehmungen läßt sich dagegen, wenn man von den nebensächlichen Bestimmungen (wie z. B. über die Zeitdauer, das Erlöschen der Concession, die Vergütung der Kosten der Staatsaufsicht ꝛc.) absieht, in folgende Punkte zusammenfassen:

1. Die Unternehmung erhält ein ausschließliches Recht zum Baue der Bahn zwischen den gegebenen Endpunkten (§. 8 lit. a);

2. sie erhält das Expropriationsrecht (§. 8 lit. b), daher auch das Recht die für den Bahnbau benöthigten Grundstücke eigenthümlich zu erwerben;

3. sie erwirbt das ausschließende Recht, Personen und Sachen „mit Zugvieh oder anderer Kraft" zu transportiren und zwar mit fast vollständiger Tariffreiheit (§. 8 lit. e);

---

[1]) Hofkanzleidecret vom 30. Juni 1838, Z. 15410/1287, pol. Ges. S. LXVI. Bd. Nr. 83. Vgl. S. 16 d. W., Anm. 3.

4. sie übernimmt die Postbeförderung theils gegen Bezahlung; unentgeltlich, oder wie es dort heißt „ohne Vergütung", hat „auf Begehren der Postverwaltung" nur die Beförderung „aller Briefe, Schriften und Amtspackete", gegen Entgelt dagegen die „der übrigen bei den Postämtern aufgegebenen Poststücke" (§. 8 lit. f) stattzufinden.

Man ersieht hieraus, daß hinsichtlich aller dieser Prärogative Privilegium und Concessionsdirectiven fast gar nicht von einander abweichen, und daß Letztere kaum unter dem Niveau des Ersteren stehen. Denn die Unterschiede, die bei genauerer Prüfung hervortreten, sind in der That sehr geringfügig!

So ist nach den Directiven der Ausschließlichkeit des Unternehmens dadurch eine Grenze gezogen, daß dieselben Endpunkte durch eine andere Bahn verbunden werden dürfen, wenn dieselbe neue in commercieller Beziehung wichtige Punkte berühren würde, — welche Beschränkung das Privilegium nicht enthält; während ferner die in dem Letztern begründete Tariffreiheit eine schrankenlose genannt werden muß, besteht sie nach den Concessionsdirectiven[2]) nur insoweit, als „die reinen Erträgnisse" der Bahn nicht 15% der Einlagen überschreiten, in welchem Falle es der Staatsverwaltung vorbehalten bleibt, „auf eine billige Herabsetzung der Preise (Tarife) einzuwirken"; schließlich ist in den Directiven die unentgeltliche Beförderung der Brief- und Amtspacketpost als kategorischer Imperativ normirt.

Diese letztere Differenz verschwindet aber beinahe gänzlich, wenn erwogen wird, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch das Uebereinkommen vom 25. April 1853 §. 6 die Verpflichtung übernommen hat, die Post um eine so minime jährliche Pauschalvergütung (10.000 fl.) zu befördern, daß man wohl sagen kann, es sei der fixirte Betrag lediglich pour l'honneur du drapeau, nämlich zur Wahrung des in Punkt 8 des Privilegs principiell und ausnahmslos normirten Entschädigungsrechtes seitens der Unternehmung acceptirt worden.[3])

---

[2]) Die Unternehmung erhält das ausschließende Recht, ... die Preise nach Umständen festzusetzen, doch ist der diesfällige Preistarif öffentlich kundzumachen . . . §. 8 lit. e.

[3]) Den an die Bahngesellschaften gestellten Anforderungen entsprechend, wachsen bekanntermaßen auch die Kosten der Postbeförderung von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1874 betrugen dieselben für die privilegirten Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 112.000 fl. S. die vom December 1874 datirte, in beiden Häusern des Reichsrathes zur Vertheilung gelangte Denkschrift der österr. Eisenbahnverwaltungen über die Besteuerung der Bahnen (die Nordbahn hat dieselbe nicht mitgefertigt). Heute aber kann man sagen, daß jene 10.000 fl. kaum 5% der effectiven Kostensumme betragen.

Auch das 15 %ge Reinerträgniß, welches überschritten werden mußte, ehe die Regierung auf die Herabsetzung der Tarife einen Einfluß zu nehmen berechtigt war, ist so hoch gegriffen, daß die darin gelegene Beschränkung der Tariffreiheit gar nicht ins Gewicht fällt, und thatsächlich als nicht bestehend sich erwiesen hat.

Die Rechte des Privilegiums vom Jahre 1836 und die der Directiven vom Jahre 1838 würden sich hienach beinahe vollständig decken, wenn nicht noch ein wichtiges Moment hinzukäme, welches der zweiten Bahngruppe einen von der ersten wesentlich abweichenden Charakter aufprägt: es ist das staatliche Heimfallsrecht!

Während das freie und unbeschränkte Privateigenthumsrecht der Gesellschaft auf die Bahnlinien des Privilegiums auch für die Zeit nach dessen Ablauf ohne jede Zeitgrenze, also für alle Zeiten zweifellos anerkannt ist, ist das ihr auf die Linien der zweiten Gruppe zustehende Eigenthumsrecht nur theilweise ein immerwährendes, großentheils aber, u. z. hinsichtlich der Hauptsache, ein zeitlich beschränktes; denn nach Erlöschen der Concession „geht . . . . . das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über" heißt es in §. 9 der Directiven, und es verbleibt den Unternehmern nur „das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Verrichtungen[4]) und Realitäten".

Daß den Privatunternehmungen auf die concessionirten Bahnen inhaltlich der Directiven vom Jahre 1838 wirkliches und vollständiges Eigenthum zusteht, ist schon bei einer früheren Gelegenheit erwähnt worden; schon die Einräumung des Expropriationsrechtes, der Wortlaut des Alin. 3 des §. 9 der Directiven („geht das Eigenthum . . . . . an den Staat über") und des Alin. 4 („verbleibt den Unternehmern das Eigenthum") lassen keinen Zweifel zu.

Auch das staatliche Heimfallsrecht hebt die Vollständigkeit des Eigenthums nicht auf. Es wird dies im weitern Verlaufe der Darstellung klar werden, und behalte ich mir vor, dies bei der Besprechung des Concessionsgesetzes vom Jahre 1854 (3. Bahngruppe) des näheren zu erörtern.

Dagegen taucht aus den Directiven eine andere Frage auf, welcher

[4]) Ist offenbar (polit. Ges. Sammlung LXVI. Bd. S. 262) ein Druckfehler, und soll heißen Vorrichtungen. Vgl. §. 8 des Conc. Ges. v. J. 1854, wo das richtige Wort steht.

ich, obgleich sie sich bei dem Concessionsgesetze vom Jahre 1854 wiederholt, doch schon hier nicht aus dem Wege gehen zu sollen glaube.

Sie betrifft den Umfang des Eigenthums nach Eintritt des staatlichen Heimfallsrechtes, u. z. einerseits des Staates und andererseits der Gesellschaft, an der Bahn und deren Zugehör.

Eine eigenthümliche Schwierigkeit bringt nämlich die Formulirung jenes Alin. 3 und 4 des §. 9 der Directiven mit sich, welche beiden Alineas davon handeln, worauf sich das Heimfallsrecht zu erstrecken, und was Alles im Besitze der Unternehmung zu verbleiben habe.

Nach Alin. 3 soll das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an Grund und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, an den Staat übergehen. Nach Alin. 4 soll wieder das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten im Eigenthume der Unternehmung verbleiben. Unter diesen „Realitäten" können aber nur Immobilien, also Grund und Boden, Gebäude und andere Bauten, die damit fest verbunden sind, verstanden werden; es folgt dies aus der Gegenüberstellung derselben mit den „Gegenständen und Fahrnissen".[5])

Beide Absätze widersprechen sich also dem Wortlaute nach: denn es können doch nicht dieselben Realitäten (Grund und Boden und Bauwerke) zu gleicher Zeit eigenthümlich auf den Staat übergehen und bei der Gesellschaft verbleiben.

Nun wird man sich aus diesem Widerspruche vielleicht dadurch heraushelfen wollen, daß man auf das Transportgeschäft Nachdruck legt, und sagt: ja, nur die zu diesem bestimmten Realitäten bleiben im Eigenthum der Gesellschaft, alle anderen gehen auf den Staat über. Aber da tritt der Widerspruch nur um so greller hervor. Denn es will mir scheinen, daß ausschließlich zu dem Transportgeschäfte vor allem andern und zunächst gerade „die Eisenbahn selbst, Grund und Boden und die Bauwerke, welche dazu gehören", bestimmt sind,[6]) also die currente Bahn sammt Brücken und anderen Objecten, Stationsplätzen,

---

[5]) Vgl. auch die Ausführungen oben S. 35 ff. über die Real- und Mobilarzugehörungen.

[6]) Diese Auffassung erscheint vollends sanctionirt durch das Ges. vom 19. Mai 1874, R. G. B. Nr. 70 über die Eisenbahnbücher; so sind nach §. 2 „in das Eisenbahnbuch alle im Besitze einer Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (Eisenbahngrundstücke)." S. auch die Vollzugsvorschrift zu diesem Gesetze v. 31. Mai 1874, R. G. B. Nr. 87.

Aufnahmsgebäuden,. Magazinen, Docks ꝛc.; denn ich kann mir nicht vorstellen, wieso der Eisenbahnbetrieb, das „Eisenbahntransportgeschäft" ohne alle diese „Realitäten" practicirt werden könnte?

Gewiß, das Geschäft wäre platterdings unmöglich.

Hiernach müßte also gerade das Immobile, welches kraft des Heimfallsrechtes an den Staat fallen soll, im Eigenthum der Unternehmung verbleiben. Es liegt auf der Hand, daß hiebei der Staat zu kurz käme, und daß Alinea 3 zu Gunsten des Alinea 4 gegenstandslos würde.

Andererseits aber würde er wieder auf Unkosten der Unternehmung profitiren, wollte man Alinea 4 bei Seite setzend, Alinea 3 seinem volltönenden Wortlaute nach auffassen. Denn „die Eisenbahn selbst, der Grund und Boden und die Bauwerke, welche dazu gehören" scheinen gleichfalls alles in sich zu fassen, was eine Bahnunternehmung an Immobilien besitzt und vor allem andern auch jene Grundstücke und Bauten, welche zu dem Transportgeschäfte bestimmt sind.

Man sieht, die beiden Alineas stehen einander schroff gegenüber.

Allerdings ist die Frage noch nicht actuell geworden und es fühlte daher auch noch Niemand das Bedürfniß an ihre Lösung heranzutreten. Allein das ändert nichts daran, daß die Fassung dieser wichtigen und tief eingreifenden Bestimmung in den Directiven eine höchst mangelhafte und unglückliche genannt werden muß, und daß mit derselben ein Erisapfel geschaffen ist, welcher einstens zwischen der Staatsverwaltung, den Eisenbahnverwaltungen und den Juristen zu interessanten Erörterungen führen dürfte.

Wenn auch die Aufgabe des interpretirenden Juristen lange nicht so pikant ist, wie die Aufgabe des vielbeneideten mythischen Schiedsrichters gewesen sein soll, so hat doch das vorliegende juridische Räthsel genug der Reize, um eine Lösung desselben zu versuchen.

Unter allen Umständen muß das Heimfallsrecht des Staates, welches mit diesen Directiven im Eisenbahnrechtsleben installirt wurde, aufrecht interpretirt und ihm ein Umfang und Inhalt gegeben werden, welcher zweierlei Anforderungen entspricht.

Erstens muß derselbe dem in Alinea 3 ausgedrückten Gedanken möglichst treu bleiben, und zweitens darf er dem in Alinea 4 ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers, d. h. den für die Unternehmungen reservirten Eigenthumsansprüchen nicht zu nahe treten; er wird also stricte interpretirt werden müssen, und alles, was nach dessen präciser

Definirung und Abgrenzung an Eigenthum der Unternehmung übrig bleibt, wird — ohne erst nach einer Fixirung des Begriffes: „was zum Transportgeschäfte bestimmt ist", zu fahnden — unter das 4. Alinea des §. 9 zu subsummiren sein.

Diese Cynosur festhaltend, wird man zu allererst den Begriff „der Eisenbahn selbst" construiren müssen, und unter demselben gar nichts anderes als den Grund und Boden der currenten Bahn, mit Einschluß der Ausweich- und Rangirplätze, und die Bauwerke „welche dazu gehören", d. h. welche mit diesem Grund und Boden die „Eisenbahn" ausmachen, also den Unter- und Oberbau, nebst den „Objecten" im technischen Wortsinne verstehen können. Dies folgt aus der Fassung des in Rede stehenden Alinea 3 im Zusammenhange mit Alinea 4.

Der Ausdruck „die Eisenbahn selbst" erscheint als der an die Spitze gestellte Collectivbegriff alles dessen, was der Staat nach Erlöschen der Concession anspricht, und alles was folgt als die nähere Determinirung oder Umschreibung dieses Collectivbegriffes.

„Die Eisenbahn" spricht der Staat an, d. h. nichts Anderes als die für den Eisenbahnbetrieb fahrbar hergestellte Straße, oder mit andern Worten: den Grund und Boden und die Bauwerke, welche dazu gehören, *um ihn als eine solche Straße zu qualificiren*, also den Grund und Boden mit dem Unter- und Oberbau und den Objecten (Brücken, Viaducten ꝛc.). Es liegt kein Anlaß vor und wäre gefehlt, den Begriff des Zugehörs im Sinne des a. b. G. B. herbeizuziehen; hier ist vielmehr die technische Bedeutung entscheidend, und der vulgäre Sprachgebrauch steht ihr zur Seite. Daß zu dieser Straße oder Bahn auch die Ausweich- und Rangirgeleise gehören, ist natürlich und selbstverständlich.

Dagegen müssen die *Hochbauten* ohne Ausnahme sammt dem Grund und Boden, auf welchem sie stehen, davon ausgeschlossen und zu den Realitäten des Alinea 4, welche zu dem Transportgeschäfte bestimmt sind, und der Gesellschaft verbleiben, — gezählt werden, wo sie auch stehen, und welchem Zwecke immer sie dienen mögen, u. z. aus dem doppelten Grunde: einmal weil sie begrifflich zu der „Eisenbahn" nicht gehören, und das anderemal, weil sonst keinerlei andere Realitäten (Immobilien) für das 4. Alinea übrig bleiben würden, dann aber der vom Gesetzgeber gebrauchte Ausdruck, die von ihm aufgestellte Norm ohne Inhalt, ohne Wirkung wäre.

Die Feststellung des Inhaltes dieser Bestimmungen der Concessions-

directiven ist von der größten Wichtigkeit für die Rechte der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche ihr auf die Linien der in Rede stehenden Bahngruppe zustehen. Sie sind im Vorstehenden hinreichend klar gekennzeichnet: nach Ablauf der Concessionsdauer wird das Eigenthum an der currenten Bahn und den Stationen mit dem Unter- und Oberbau, jedoch ausschließlich aller wie immer Namen habenden und wie immer gearteten Hochbauten auf den Staat übergehen, diese Hochbauten aber und alles übrige Zugehör derselben wie der Bahn selbst, und alles sonstige bewegliche und unbewegliche Gut der Unternehmung, — selbverständlich inclusive der Fonds, Effecten und Bargelder — freies vollständiges Eigenthum der Gesellschaft verbleiben.

Von secundärer Bedeutung ist die sich von selbst anreihende Frage, welchen Werth ein solches Eigenthum an den bezeichneten nicht an den Staat heimfälligen Realitäten haben werde, da dieselben doch sammt dem Grund und Boden den Pfandgläubigern verhaftet sind und als Hypothek dienen?

Die Antwort liegt nahe: Der Werth besteht darin, daß sie einstmal der Staat oder der allenfalls nachfolgende Unternehmer wird ablösen, der Gesellschaft bezahlen, u. z. ihr zum mindesten den Schätzungswerth wird ersetzen müssen.

Die Tragweite dieser Rechtsfrage tritt dadurch in das rechte Licht, daß die Bestimmung rücksichtlich des staatlichen Heimfallsrechtes in dem Concessionsgesetze vom 14. September 1854 wörtlich recipirt wurde, und daß sie nicht nur in Bezug auf die drei — allerdings kleinen — Flügelbahnen dieser Gruppe, sondern auch auf andere im Besitze der Nordbahn befindliche concessionirte Linien ihre volle Anwendung zu finden hat.

Das oben dargestellte staatliche Heimfallsrecht soll und will aber nicht pure et simple in aller seiner Schroffheit und Glattheit zur Ausübung gelangen. Der Gesetzgeber selbst hat der Staatsverwaltung eine Schranke gezogen und die in der Confiscation des Bahneigenthums liegende Härte zu mildern gesucht. Es hat ihm vorgeschwebt, daß es möglich ist, daß der Unternehmer einer Privatbahn während der Zeit der Concessionsdauer nicht einmal seine Kosten hereinbringt und noch viel eher die Verzinsung des aufgewendeten Kapitals einbüßt; es hat ihm auf der andern Seite auch vorgeschwebt, daß die Herstellung der Privatbahnen den Staatsinteressen förderlich, dem Staate nützlich ist, und daß es daher an ein Unrecht streifen würde, ganz gewiß aber höchst

unbillig wäre, ohne jede weitere Rücksicht auf das dabei riskirte Privatinteresse und auf solche Meriten um das öffentliche Wohl und das Privatgut so sans façons den ewigen Besitz und dessen unbeschränkten Genuß für alle Zukunft in Anspruch zu nehmen; es wird ihm schließlich vorgeschwebt haben, daß einem anerkannten Grundsatze der Ethik gemäß Niemand, am wenigsten aber der Staat auf Kosten eines Andern sich bereichern solle.

Diese Erwägungen dürften es gewesen sein, welchen die Privateisenbahnunternehmungen den im Nachfolgenden wortgetreu wiedergegebenen Schlußabsatz des §. 9 der Directiven verdanken:

„Die Staatsverwaltung wird jedoch auf den Fall, wenn die Unternehmer, in der für die Dauer der Concession bestimmten Zeit ohne ihre Schuld, keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen erlangt haben sollten, billige Rücksicht nehmen, und sich geneigt finden lassen, den Unternehmern die Fortsetzung ihres Transportbetriebes nach Maßgabe des erlittenen Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten."

Ob die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für ihre Bauauslagen, welche ihr die den Concessionsdirectiven unterworfenen Bahnstrecken verursachten, in der 50jährigen Privilegialzeit „zureichenden Ersatz" gefunden haben wird, — ist mir unbekannt und liegt meiner Beurtheilung ferne. Zweifelsohne aber wird dieselbe berechtigt sein, die vorhergesehene Begünstigung zu beanspruchen, falls sie denselben nicht gefunden; zweifelsohne wird in die „Bauauslagen" auch das Erforderniß der landesüblichen Verzinsung während der ganzen Periode einzurechnen, und zweifelsohne wird der ganze Calcul ohne jede Rücksichtnahme auf den Nutzen, den die Hauptbahn und die andern Nordbahnlinien abgeworfen, aufzustellen sein. —

Es bleibt nur noch übrig, der Eisenbahnbuch-Einlage für diese Bahnlinien einige Worte zu widmen. Es ist erwähnt worden, daß der Eisenbahnunternehmung durch die Directiven das Expropriationsrecht und damit das Eigenthumsrecht für die zu erwerbenden Grundstücke zuerkannt erscheint, welches denn auch aufrecht gehalten werden muß und vollständig begründet ist. Die Eintragungen im Eisenbahnbuche machen zwar keine Erwähnung davon, auch ist das staatliche Heimfallsrecht ausdrücklich einverleibt; allein durch die Ersichtlichmachung der in den betreffenden Concessionsurkunden begründeten „Rechte" ist der Eigenthumsfrage in keiner Weise präjudicirt.

Die bereits genannten drei Flügel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,

auf welche die Directiven Anwendung finden, liegen in der Einlage der Hauptbahn (Wien-Oswiecim) inne, als deren Flügelbahnen sie dort angeführt sind, und mit welcher sie (nebst den Flügelbahnen des 1836er Privilegiums nach Brünn, Olmütz, Troppau und Bielitz-Biala) den Prioritätsgläubigern gegenüber ein Ganzes darstellen.[7]) —

II. Die einzelnen Linien dieser Gruppe.

Der Reihenfolge der Entstehung respective Concessionirung nach sind es die folgenden drei Flügel der Nordbahn, welche diese Bahngruppe ausfüllen.

1. Floridsdorf-Jedlesee.

Dieser Seitenflügel bildet eigentlich nur den unverkauften bei der Nordbahn verbliebenen Rest der Flügelbahn Floridsdorf-Stockerau.

Die Concessionirung der Linie Floridsdorf-Stockerau erfolgte laut Hofkanzleidecret vom 4. April 1840, Z. 10136[1]) mittelst der a. h. Entschließung vom 28. März desselben Jahres durch Ertheilung der „definitiven Bewilligung" zum Baue „und eines fünfzigjährigen Privilegiums". Hier wird sich also noch des Ausdruckes „Privilegium" bedient, und das Wort „Concession" vermieden. Es wird jedoch auf diese Ausdrucksweise kein großes Gewicht zu legen sein, wenn erwogen wird, daß sich das bezogene Hofdecret ausdrücklich auf die Concessionsdirectiven beruft und alle seine Bestimmungen (soweit in Art. 5 nicht eine Ausnahme gemacht wird) für diese Linie in Anwendung zu bringen verordnet.

Für den Tenor der der Gesellschaft auf diese Linie zustehenden Rechte ist es daher unerheblich und gleichgiltig, ob die Bewilligung zur Ausführung dieser Bahn ein Privilegium oder im Sinne der Directiven eine Concession genannt wird.

Bezüglich des Anfangs- und Endtermines der Concession enthält das Hofdecret keinerlei Bestimmung. Da dasselbe auch nicht öffentlich kundgemacht wurde, und vor Mittheilung der a. h. Entschließung an die Gesellschaft an eine Ausübung der Concessionsrechte nicht gedacht

---

[7]) §. 4 Gesetz vom 19. Mai 1874 über die Eisenbahnbücher.

[1]) In der Sammlung von Constitutivurkunden von Pollanetz und Wittek, II. Bd. 1. Abthlg. S. 11, ist irrthümlich der 14. April als Datum des Hofkanzleidecretes angegeben.

werden konnte, so muß wohl der Tag der Intimation[2]) als der erste, und demgemäß nach fünfzig Jahren der demselben Kalendertage vorhergehende Tag als der letzte der Concessionsdauer angesehen werden, so daß dieselbe mit dem 14. April 1890 also mehr als 4 Jahre später als das Privilegium vom Jahre 1836 ihr Ende erreichen würde.

Es ließe sich zwar ein Wort darüber sprechen, ob wirklich der 15. April 1840 oder ein späterer Tag als Ausgangspunkt anzunehmen sei; denn die Ertheilung des Privilegiums ist unter zwei Bedingungen („gegen dem" 2c.) ertheilt, über deren rechtliche Natur — ob Suspensiv oder Resolutivbedingung — der Wortlaut keinen directen Aufschluß gibt.

Die eine, der Bau eines Dammes zum Schutze der Gemeinden Floridsdorf und Jedlesee, kann füglich als ein Auftrag, der auch während der Wirksamkeit der Concession ausgeführt und vom Staate leicht erzwungen werden konnte, gelten, und man kann ihn als eine auflösende Bedingung auffassen.[3]) Die andere ist der Nachweis des „zur Deckung der Baukosten erforderlichen eigenen Fondes", welcher laut Alinea 3 bis Ende Mai 1840 zu liefern war. Aus diesem Termine könnte man sich versucht fühlen, auf eine Suspensivbedingung zu schließen und zu folgern, daß vor deren Erfüllung auch die Rechtswirksamkeit der Concession nicht beginnen konnte.[4])

Allein mir scheint, daß dies doch nicht angehen möchte, oder daß doch keine Nothwendigkeit für die Annahme einer Suspensivbedingung besteht.

Der Nachweis des Unternehmungsfondes konnte ja auch nach Beginn des Bahnbaues erbracht werden; und die Regierung dürfte an der vorherigen Beibringung des Nachweises nicht einmal sonderlich interessirt gewesen sein, indem sie sonst kaum mit der Intimation der Concessionsertheilung vorgegangen wäre. Ueberdies war ja an der Erfüllung dieser Bedingung nicht zu zweifeln.

Man wird also genöthigt sein, auch diese zweite Bedingung als eine Resolutivbedingung aufzufassen, und dann, wie geschehen, es bei dem 15. April als ersten Concessionstag bewenden lassen müssen. —

---

[2]) Erlaß der k. k. n.-ö. Landesregierung vom 12. April 1840, Z. 21013, an die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zugestellt am 15. April. In anderen Concessionsurkunden ist der Tag, mit welchem die Concessionsdauer zu laufen beginnt, ausdrücklich bezeichnet; so in jener für Gänserndorf-Marchegg u. a.

[3]) §§. 709, 696, 897 a. b. G. B.

[4]) §§. 696, 699 a. b. G. B.

Die durch diese Concession der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeräumten Rechte entsprechen jenen der Concessionsdirectiven vom 30. Juni 1838; es ist sich in Alinea 2 ausdrücklich darauf bezogen.

Aber eine Modification derselben wird doch zu constatiren sein. Sie betrifft die im vorhergehenden Abschnitte erörterte Grenze der Tariffreiheit, also den in §. 8 e der Directiven normirten Vorbehalt der Staatsverwaltung auf eine entsprechende Herabsetzung der Preistarife, falls die Reineinnahmen 15% der Einlagen übersteigen, hinzuwirken.

Auf diesen Vorbehalt wurde betreffs der Linie Floridsdorf-Stockerau zu Gunsten der Nordbahn für so lange als der Flügel über Stockerau hinaus nicht fortgesetzt wird, verzichtet.[5]) Da aber diese Zeitbeschränkung für die Nordbahn niemals actuell wurde, indem sie die Fortsetzung der Bahn unterließ, so blieb auch jene besondere Begünstigung bis auf den heutigen Tag rücksichtlich des Theiles Floridsdorf-Jedlesee in Kraft, so daß die ihr auf diese Linie zustehenden Rechte in diesem Punkte von jenen des Privilegiums nicht abweichen.

Ich habe vorher die Strecke Floridsdorf-Jedlesee als den unverkauften, der Nordbahn verbliebenen Rest der in Rede stehenden Bahnlinie bezeichnet und bin verpflichtet, das zu erläutern.

Als die österreichische Nordwestbahn concessionirt wurde[6]), deren Richtung von Wien über Znaim zu gehen hatte, wurde als die zweckmäßigste Trace für diese Strecke jene über Stockerau, und die Einbeziehung respective Uebernahme der der Nordbahn gehörigen Strecke Jedlesee-Stockerau in dieselbe als wünschenswerth erkannt.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatte damals schon längst auf das Project der Fortsetzung ihres Stockerauer-Flügels nach Budweis, Pilsen, Prag ꝛc. verzichtet[7]), und obwaltete von ihrer Seite kein Anstand gegen die käufliche Abtretung jener Bahnstrecke an die österreichische

[5]) In Al. 1 heißt es: „. . . . wogegen sie Sr. Majestät . . . . von dem in dem §. 8 lit. e der Directiven ausgedrückten Vorbehalte der Herabsetzung des Preistarifs allergnädigst zu entheben geruhten."

[6]) Auf Grund des Gesetzes vom 1. Juni 1868 R. G. B. Nr. 56 mittelst der Concessionsurkunde vom 8. September 1868, R. G. B. Nr. 143.

[7]) Für diese Fortsetzung nebst einer Zweigbahn von Platt nach Znaim waren nicht nur alle Bedingungen mit der Regierung vereinbart, sondern wurde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn laut H. M. E. vom 12. September 1863, Z. 13088/1148, von Sr. Majestät die Bau- und Betriebsconcession „in Aussicht gestellt". Da jedoch au diese Weise nicht das ganze — noch weiter reichende — Project realisirt worden wäre, hat die Gesellschaft die förmliche Concessionsertheilung zu erbitten unterlassen.

Nordwestbahn. Das Geschäft kam zu Stande und erhielt im Jahre 1871 die nöthige Sanction. So ist dieser Theil in fremden Besitz übergegangen, der restliche Theil Floridsdorf-Jedlesee aber bei der Nordbahn verblieben. —

Was endlich das staatliche Heimfallsrecht und die der Nordbahn zustehenden Eigenthumsrechte auf diese Linie betrifft, so verweise ich auf das früher (sub I) Gesagte. Doch darf ich hier ein Argument nicht mit Stillschweigen übergehen, welches speciell auf die in Rede stehende Linie Bezug hat und von Werth ist für die aufgestellte Ansicht, daß den Unternehmungen auch in Rücksicht auf die auf Basis der 1838er Directiven concessionirten Bahnen das wirkliche volle Eigenthumsrecht zustehe.

Es ist dies ein Ausdruck des Gesetzes vom 11. Juni 1871, R. G. B. Nr. 55, womit für den Verkauf des Bahntheiles Jedlesee-Stockerau die gesetzliche Grundlage geschaffen wurde; dasselbe sagt nämlich in Art. I, Alinea 2:

„Die Regierung wird ferner ermächtigt, zuzugestehen, daß mit jenem Tage an welchem die gekaufte Strecke Jedlesee-Stockerau in das Eigenthum der k. k. priv. österr. Nordwestbahn übergeht, die Eisenbahnstrecke Jedlesee-Stockerau in die österr. Nordwestbahn als integrirender Bestandtheil der Strecke Wien-Znaim einbezogen werde." ... 2c.

Hieraus geht hervor, daß einmal die österr. Nordwestbahn als Eigenthümerin der gekauften Strecke anerkannt, zugleich aber auch zugegeben wird, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn Eigenthümerin des ganzen (concessionirten) Flügels Wien-Stockerau war, indem sie sonst nicht einen Theil davon eigenthümlich hätte abtreten können.[8])

Für mich resultirt daraus, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wirklich als Eigenthümerin der restlichen Linie Floridsdorf-Jedlesee angesehen werden muß.

Daß endlich die Linie Floridsdorf-Jedlesee einen integrirenden Theil des Nordbahnunternehmens und kein selbstständiges, abgegrenztes Eisenbahnunternehmen für sich bildet, geht nicht bloß aus der Verleihung der Concession an die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft, sondern auch aus der Bestimmung derselben hervor, welcher gemäß die Gesellschaft von der Verpflichtung eines besonderen Actienvereins und eigener Statuten für die im Jahre 1840 concessionirten Bahnlinien ausdrücklich enthoben wird.

[8]) Auch der am 1. Juli 1871 zwischen beiden Gesellschaften geschlossene Kaufvertrag erhielt die ministerielle Genehmigung (H. M. E. v. 21. August 1871, Z. 14098/3432).

2. Gänserndorf-Marchegg.

Die Flügelbahn von Gänserndorf nach Marchegg ist die erste unter allen Nordbahnlinien, für welche der Unternehmung dem Wortlaute nach kein „Privilegium", sondern eine „Concession" ertheilt wurde.

„Se. k. k. Majestät haben mit a. h. Entschließung vom 4. d. M. der ausschließend priv. Kaiser Ferdinands-Nordeisenbahn-Actiengesellschaft die definitive Concession zur Herstellung einer Seitenbahn von Gänserndorf bis an die ungarische Grenze gegen Preßburg allergnädigst zu ertheilen geruht" — heißt es zu Beginn des Decretes der n. ö. Landesregierung vom 7. Juni 1845, Z. 34451, womit die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von der laut Hofkanzleidecret vom 5. Juni 1845, Z. 19159 ihr ertheilten Concession verständigt wurde.

Der Beginn der 50jährigen Concessionsfrist ist hier nicht vom Tage der Intimation, sondern wie in lit. d ausgesprochen ist, vom 4. Juni 1845 als dem Tage „der allergnädigsten Octroyirung" zu berechnen. Als erster Tag der Concessionsdauer gilt somit der 4. Juni 1845, als letzter der 3. Juni 1895, wornach die Concession mit Beginn des 4. Juni 1895 erlischt.

Der Baufond für diese Strecke war zur Zeit der a. h. Concessionsverleihung bereits nachgewiesen, und auch bezüglich dieser Linie wurde von eigenen Statuten und der Gründung eines besonderen Actienvereines Umgang genommen (lit. a), auch auf sie die volle Anwendung der Concessionsdirectiven ausdrücklich normirt (lit. b), überdies aber — vielleicht zur größeren Sicherheit? — noch separat in lit. d „der Uebergang dieser Seitenbahn in das Staatseigenthum" nach Ablauf der 50jährigen Concessionsfrist vorbehalten.

Mit dem Uebergang „dieser Seitenbahn in das Staatseigenthum" ist — wie der gleichzeitige Hinweis auf §. 9 der Directiven beweist, — der Heimfall an den Staat, u. z. in demselben Umfange, als oben dargestellt wurde, gemeint.

Daß übrigens die Devolution eines Rechtes ohne das Vorhandensein desselben in anderen Händen nicht denkbar ist, braucht wohl nicht erst demonstrirt zu werden.[1])

Der für einen späteren Zeitpunkt fixirte[2]) Uebergang in das Eigenthum des Staates setzt also voraus: erstens, daß es der Staat dermal

---

[1]) Nach §. 442 a. b. G. B. kann „Niemand einem Andern mehr Recht abtreten, als er selbst hat."

[2]) S. §§. 704, 705 a. b. G. B.

noch nicht hat, und zweitens, daß es bis zum Zeitpunkte des Anfalles an den Staat als ungetheiltes, vollständiges Eigenthum der Nordbahn gehört.[3]) Damit ist nur die Theorie der Directiven (§. 9, Alin. 3), auf die vorliegende Bahnlinie angewendet.

3. Oderberg-preußische Grenze.

Unterm 18. März 1847, Z. 9255/117 wurde die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von der vereinigten Hofkanzlei verständigt, daß Se k. k. Majestät mit a. h. Entschließung vom 13. Februar dess. Jahres „den Bau der Eisenbahn zum Betriebe der Strecke vom Oderberger Bahnhofe bis an die preußische Grenze in einer Länge von 1750 Currentklaftern a. h. zu bewilligen" geruht haben.

Es wird hinzugefügt, daß jene Bahnstrecke nicht als ein integrirender Bestandtheil der Nordbahn zu behandeln sei, sondern daß für selbe die für Privateisenbahnen bestehenden „allerhöchsten Bestimmungen" zu gelten haben. Daß hierunter zu allernächst die Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 gemeint sind, und daß folglich auch das staatliche Heimfallsrecht hier in Kraft tritt, kann nicht strittig sein. Hiemit ist aber auch der ganze Inhalt der Concessionsurkunde erschöpft, die wohl die kürzeste aller jemals ertheilten Eisenbahnconcessionen ist und von der man sagen könnte: sie ist so kurz als die Bahnstrecke, welche sie betrifft und vice versa.

Indeß das, was man aus ihr erfährt genügt; denn was sie nicht selbst ausdrücklich verfügt, darüber geben die 1838er Concessionsdirectiven Aufschluß.

Dies muß also auch von der Dauer gelten, über welche sie keine Bestimmung enthält, und ist dieselbe mit 50 Jahren anzunehmen.[1])

Dieselbe beginnt mit dem Tage der Intimation, d. i. mit dem 20. März 1847, und wird mit Beginn des 20. März 1897 endigen.

Ueber die Eintragung im Eisenbahnbuche wurde bereits gesprochen; wie bei den vorhergehenden zwei Linien sind einerseits die aus der Concessionsurkunde (resp. aus den 1838er Directiven) für die Nordbahn hervorgehenden undefinirten „Rechte", anderseits die Beschränkung derselben durch das staatliche Heimfallsrecht darin eingetragen.

---

[3]) Ueber die durch den Zweck der Eisenbahn gegebenen Beschränkungen des Verfügungsrechtes mit dem Bahnkörper ꝛc. wird später (s. 3. Bahngruppe) ausführlicher gehandelt werden.

[1]) §. 9, Al. 1 der Directiven.

Die Rechte der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hinsichtlich der vorgenannten drei Seitenflügel der Hauptbahn erstrecken sich also mehrere Jahre über die 50jährige Dauer des 1836er Privilegiums hinaus u. z. bezüglich des Flügels Floridsdorf-Jedlesee bis zum 15. April 1890, bezüglich des Flügels Gänserndorf-Marchegg bis zum 4. Juni 1895, und bezüglich des Flügels Oberberg-Landesgrenze bis zum 20. März 1897.

Dritte Bahngruppe.

I. Allgemeines.

Die Bahnlinien dieser Gruppe haben das gemeinschaftlich, daß sie alle auf Grundlage des neuesten Concessionsgesetzes (Minist. Verordg. vom 14. September 1854, R. G. B. Nr. 238) ins Leben gerufen worden, und daß dieses die Unterlage bildet, nach welcher sie zu beurtheilen sind.

Abermals ist es das staatliche Heimfallsrecht, welches sich vor Allem von dem immerwährenden Eigenthumsrechte der ersten österr. Eisenbahnprivilegien abhebt, und den concessionirten Bahnen dasselbe Criterium, denselben Grundcharakter verleiht, welchen die Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 den auf dessen Basis gegründeten Eisenbahnen aufgedrückt haben.

Es bleibt zu untersuchen, welcher Unterschied sich zwischen Beiden hinsichtlich der den Bahnunternehmungen durch dieselben zu- oder aberkannten Rechte und auferlegten Beschränkungen nnd Verpflichtungen finde.

Ich könnte nicht sagen, daß der Unterschied ein großer, eingreifender genannt zu werden verdiene; vielmehr ist das ganze 1854er Concessionsgesetz ein ziemlich getreuer Abklatsch der 1838er Directiven, so getreu, daß die allerwesentlichsten Mängel des einen mit einer etwas zu weit gehenden Pietät für das Schondageweseue in den andern transponirt worden sind.

Neu in dem 54er Concessionsgesetze sind — abgesehen von einigen formellen und anderen minder wichtigen Bestimmungen — der Vorbehalt, die Bewilligung zu den Vorarbeiten mehreren Bewerbern zu gleicher oder zu verschiedener Zeit zu ertheilen (§. 4 Alin. 3 gegen §. 3a und §. 4a der 38er Directiven); neu die Fixirung des Beginnes der Concessionsdauer (§. 7, Abs. 2), die Aufnahme der Verpflichtung den

Schaden an öffentlichem und Privatgut zu vergüten (§. 10 lit. b gegen §. 7 letzt. Abs. der Directiven, womit nur Vorsichten zur Abwendung von Beschädigungen der die Bahn benützenden Personen angeordnet waren); ferner §. 10 c, Abs. 2, 3 u. 4 über die Erhaltungspflicht bei Aenderung der bestehenden Communicationen, neu die dreijährige Tarifrevision und das Postulat der Genehmigung der Tarife durch das Ministerium (§. 10 e), die Pflicht zur unentgeltlichen Postbeförderung ohne Distinction und der Postbediensteten (§. 10 f gegen §. 8 f der Directiven), die unentgeltliche Duldung des Staatstelegraphen (§. 10 h).

Einige Bestimmungen der Directiven sind wieder weggelassen worden; so die Normen des §. 6 der Directiven über die Actienzeichnung und Einzahlung; des §. 10 Alin. 3 über die Bestellung eines landesfürstlichen Commissärs; des §. 9 letztes Alin. betreffs billiger Rücksichtnahme auf den Fall, wenn die Unternehmer während der Concessionsdauer keinen Ersatz für ihre Bauauslagen gefunden hätten, u. a.[1])

Dagegen sind aus den Directiven mit sehr geringfügigen — meist nur stilistischen — Correcturen, oft wortgetreu, gerade die meritorisch wichtigsten Normen herübergenommen worden; vgl. z. B. die §§. 9, lit. a bis d, §. 10 lit. a b Al. 2, c Al. 1, d e Al. 3, f Al. 3, g §. 12 u. a. des 1854er Concessionsgesetzes mit den §§. 8, lit. a bis f, und 10 Alin. 1 der Directiven, dann §. 8 des Concessionsgesetzes mit §. 9 Alin. 3 der Directiven. —

Von hervorragender Wichtigkeit für die Rechte der Privatunternehmungen überhaupt ist die gleichlautende das staatliche Heimfallsrecht betreffende Norm. Auch nach dem 1854er Concessionsgesetze (§. 8, Alin. 1) geht nach Ablauf der Dauer des Privilegiums[2]), „das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und

[1]) Nicht ohne Interesse ist die in das neue Gesetz gleichfalls nicht recipirte Weisung des §. 6, Al. 1 der Directiven an die Behörden: „ihr Augenmerk dahin zu richten, daß die angetragene Unternehmung ernstlich gemeint und nicht eine Vorspiegelung sei, um die Actien zu einem Börsenspiele zu mißbrauchen." Wer weiß, ob die Reception dieses prophylaktischen „caveant consules" in die 1854er Verordnung nicht manches verfehlte Eisenbahnunternehmen verhütet, und viele Theilnehmer vor unwiederbringlichem Schaden bewahrt hätte! — Erwähnenswerth ist auch der §. 2 der Directiven, nach welchem die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen den Privaten und ihrer Berechnung des Vortheils und des Ertrages, welchen sie hievon erwarteten, überlassen war.

[2]) Sonderbarerweise bedient sich der §. 8 des Ausdruckes „Privilegium", der correspondirende §. 9 Al. 3 der Directiven ex 1838 des Ausdruckes „Concession".

den Bauwerken, welche dazu gehören[3]), sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über.

Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten."

Man sieht, daß diese Gesetzesstelle mit der correspondirenden der 1838er Directiven wörtlich übereinstimmt.

Es liegt daher auch kein Grund vor, dieselbe anders aufzufassen; und die Schwierigkeit des textuellen Widerspruches in Bezug auf die Immobilien (Realitäten), welche einmal auf den Staat übergehen, das anderemal doch wieder im Eigenthume der Unternehmung verbleiben sollen, besteht auch hier, und ist auch hier nicht anders zu beheben, als ich es bei Besprechung der Linien der zweiten Gruppe versucht habe, so daß der Staat vermöge des vorbehaltenen Heimfallsrechtes das Eigenthum an der eigentlichen Eisen-(d. i. Fahr-)bahn inclusive der Ausweich- und Rangirplätze sammt Unter- und Oberbau und Objecten erwirbt, alles andere wie immer benannte Eigenthum inclusive aller Hochbauten ohne Ausnahme aber im Besitze (Eigenthum) der Unternehmung zu verbleiben hat. Und dem steht Alin. 2 des §. 8 nicht entgegen.[4])

Dieser erläuternde Zusatz ist zwar eine Errungenschaft des 1854er Concessionsgesetzes, also neu im Vergleiche zu den Directiven ex 1838; aber dem „Zugehör" sammt welchem die Bahn dem Staate zu übergeben ist, kann keine weiterreichende Bedeutung beigemessen werden, als der 1. Absatz dieses Paragraphes gestattet; und sie würde weiter reichen und die einzig vernünftige Interpretation vernichten, wenn man darunter mehr begreifen wollte, als den Unter- und Oberbau und die „Objecte" im technischen Sinne des Wortes.

Dies wäre die dem Concessionsgesetze entsprechende Regel; daß aber in jedem concreten Falle zunächst der Inhalt der betreffenden Conzessionsurkunde maßgebend sein wird, ist um so sicherer, als der Schlußsatz des §. 10 ausdrücklich verfügt, daß es dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen bleibt. „bei Ertheilung der Concession die

---

[3]) Zu beachten ist die Interpunktion!

[4]) §. 8 Al. 2: „Die Unternehmung hat die Bahn sammt Zugehör im brauchbaren Stande zu übergeben. Den Behörden wird es zur besonderen Pflicht gemacht, darüber zu wachen, daß in den letzten fünf Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden, wozu die Unternehmungen nöthigenfalls durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten sind."

Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen", nebstdem aber zu beachten kommt, daß keine Eisenbahnunternehmung mehr Rechte erwirbt, als ihr in der Concessionsurkunde gewährt, oder doch als mit derselben vereinbar sind.

Wir werden daher bei Erörterung der einzelnen in diese Gruppe fallenden Bahnen, auf diesen Umstand Rücksicht zu nehmen schuldig sein.

Hier dürfte der richtige Ort sein, die Frage näher ins Auge zu fassen, welchen Einfluß das staatliche Heimfallsrecht auf das Eigenthumsrecht der Privatbahnunternehmungen ausübe.

Man könnte sich nämlich leicht versucht fühlen, demselben eine Kraft zuzuschreiben, geeignet, den eisernen Panzer, womit das Gesetz das volle und ungetheilte Eigenthum schützend umgibt, zu durchbrechen und es zu einem unvollständigen oder getheilten im Sinne des §. 357 a. b. G. B. zu degradiren.

Der Gründe für eine solche Auffassung wären mehrere.

Im Vordergrunde steht die Betrachtung, daß dem Gesetze zu Folge das Eigenthum an der Eisenbahn selbst ꝛc. nach Ablauf der Concessionsdauer dem Staate übergeben werden muß, u. z. „in brauchbarem Stande"[5]), was die nicht wegzuleugnende Consequenz in sich schließt, daß von diesem Eigenthum nicht aller nach dem Gesetze sonst zulässige Gebrauch gemacht werden darf, daß es z. B. nicht willkürlich mißbraucht, verschlechtert und namentlich nicht vernichtet werden dürfe, und wornach es scheint, daß es auch nicht alle einzelnen im ungetheilten Eigenthum enthaltenen Rechte umfasse.

Da nun weiter unzweifelhaft für den Staat ein Eigenthumsrecht, also ein Recht auf die Substanz, vorbehalten ist, da andererseits den Bahnunternehmungen der Genuß desselben auf Concessionsdauer, nebst dem aber laut der klaren und unzweideutigen Terminologie des Gesetzes auch ein Eigenthum, also auch ein Recht auf die Substanz, zukommt, so könnte geschlossen werden, daß jenes Eigenthum des Staates das Ober- und das der concessionirten Eisenbahnunternehmungen das Unter- oder Nutzungseigenthum, also unvollständiges Eigenthum sei, und daß dies um so gewisser angenommen werden dürfe, als schon das a. b. G. B. selbst von einem „heimgefallenen Gute" in dem Sinne der Wiedervereinigung des Nutzungs- mit dem Obereigenthum an einer Sache sprechen.[6])

---

[5]) §. 8, Al. 2 Conc. Ges. ex 1854.

[6]) §. 1149 a. b. G. B.

Nichts destoweniger wäre die Ansicht eine durchaus irrige.

Daß das staatliche Heimfallsrecht die Eigenthumsrechte der Privatunternehmungen beschränke, oder besser gesagt, einschränke, ist gewiß; aber daraus folgt noch nicht, daß es die Vollständigkeit des Eigenthums aufhebe, ein getheiltes Eigenthum begründe.

Auch die Servitut, das Pfandrecht, ja selbst das Bestandrecht schränkt die im Begriffe des Eigenthums liegende vollkommen freie Disposition über die Sache ein, und doch kann man nur sagen, daß sie ein jus in re aliena keineswegs aber eine Theilung des Eigenthumsrechtes involviren.

Ich gehe weiter.

Unser a. b. G. B. kennt nur die dort speciell enthaltenen Fälle der Theilung des Eigenthums: Lehen, Erbpacht, Erbzins, Bodenzins und das Fideicommis.

Unter keinen dieser Fälle läßt sich das Rechtsverhältnis des staatlichen Heimfallsrechtes subsummiren.[7])

In allen anderen Fällen, in welchen die Trennung des Rechtes auf die Substanz von dem Rechte auf die Nutzungen nicht ausdrücklich erhellt, ist jeder redliche Besitzer als vollständiger Eigenthümer anzusehen.[8])

Auf das Heimfallsrecht angewendet, ist nun eine solche Trennung weder in dem Concessionsgesetze noch in einem anderen Gesetze ausgesprochen, folglich nicht anzunehmen; sie ist es um so weniger, als zu einem getheilten Eigenthume begrifflich (d. i. im Sinne des a. b. G. B.), die Gleichzeitigkeit der Trennung der darin liegenden Rechte nothwendig gehört, eine Nacheinanderfolge, eine Succession in diese Rechte, aber keine Theilung wäre. Das staatliche Heimfallsrecht normirt und enthält aber nur eine solche Succession nach Ablauf einer in voraus bestimmten Zeit: es begründet nichts als eine Anwartschaft. Ebensowenig also wie z. B. der von einem künftigen Termine Jemandem eingeräumte Fruchtgenuß eines Grundstückes, dem Eigenthümer für die Gegenwart und bis zu jenem Termine diesen Fruchtgenuß entzieht; ebensowenig als das Pflichttheilsrecht der Kinder den Eltern das Eigenthum an den Vermögensstücken entzieht oder dasselbe in ein unvollständiges umgestaltet, ebensowenig entzieht die Anwartschaft des Staates, nach 90 Jahren in das Eigenthumsrecht einer Bahn zu succediren, der

---

[7]) Vgl. die §§. 359, 1122—1125, 629 a. b. G. B.

[8]) §. 360 a. b. G. B.

Bahnunternehmung das ihr in diesen 90 Jahren zustehende Eigenthumsrecht.

Die Anwartschäft auf das Eigenthum ist noch kein actuelles Eigenthumsrecht, und begründet also auch kein Obereigenthum. Es bleibt daher nur übrig, daß auch das Eigenthumsrecht der Privatbahnunternehmungen kein Untereigenthum sein kann, sondern daß es als ein vollständiges, ungetheiltes Eigenthum anerkannt werden müsse, welches nur bezüglich der Zeitdauer beschränkt ist.

Es ist somit ein zeitliches Eigenthum (dominium temporale), wie etwa das Eigenthum bei einer Erbseinsetzung unter einer auflösenden Bedingung.[9])

Hiefür spricht aber noch ein wichtiger Grund. Wir haben bereits oben gesehen, daß das staatliche Heimfallsrecht kein Ausfluß des dominium eminens des Staates ist, und haben soeben gezeigt, daß es als ein Obereigenthum aus dem a. b. G. B. heraus nicht construirt werden kann; es wäre daher nur die Aufgabe der Theorie, dies auf andere Weise zu versuchen.

Aber gerade diese läßt uns vollständig im Stich, ja sie sträubt sich sogar — und gewiß mit vollem Rechte — selbst gegen die in dem a. b. G. B. aufgenommenen Fälle eines getheilten Eigenthums, indem sie nur die darauf bezüglichen materiellen Bestimmungen des Gesetzes anerkannt und festhält, im übrigen aber die theoretische Construction dieser Rechte im Sinne eines getheilten Eigenthums vorbehaltlos verwirft.[10])

In der abstracten Theorie findet sich somit für ein aus dem staatlichen Heimfallsrechte zu deducirendes Obereigenthum an den Privatbahnen am allerwenigsten Raum.

Einen Hauptbeleg für die Ungetheiltheit des Eigenthumsrechtes der Privatbahnunternehmungen liefert endlich das 1854er Concessionsgesetz

[9]) Vgl. Stubenrauch a. a. O. I. S. 477.

[10]) S. Unger a. a. O. I. 529; auch Anm. 73 das. — Eminent sind die Ausführungen bei Randa a. a. O. S. 22—27. Trotz der klaren Diction des Gesetzes gibt er z. B. beim Fideicommisse die Theilung des Eigenthums nicht zu. Der Fideicommissbesitzer ist ihm der wahre Eigenthümer, der nur durch das Veräußerungs- und Belastungsverbot in der Ausübung seines Eigenthumsrechtes beschränkt ist. Unbekümmert um den §. 629 a. b. G. B. schließt er ganz richtig, daß das Recht der Anwärter nichts von dem wesentlichen Inhalte des Eigenthums in sich fasse. „Es ist hiernach — heißt es weiter — mit dem gesetzlichen Begriffe des Eigenthums die Annahme einer Theilung desselben unvereinbar, und es muß die in den §§. 357—379 niedergelegte Theorie, weil sich selbst widersprechend, aufgegeben werden."

selbst. In § 9 lit. c, welcher Absatz von der Expropriation handelt, ist der Passus enthalten, daß nach der Bezahlung des durch gerichtliche Schätzung ermittelten Betrages an den Expropriaten, oder nach dessen Erlag zu Gerichtshanden „die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt, und an dem Baue in dieser Rücksicht nicht mehr gehindert werden darf."

Die ganze Stelle correspondirt mit §. 8 lit. b der Directiven vom Jahre 1838, wo jedoch — und das ist bezeichnend — der Zwischensatz: „daß die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt" fehlt.

Es kann nicht ohne gewichtige Gründe und noch weniger ohne Absicht geschehen sein, daß der im Uebrigen nahezu wortgetreu in das neue Concessionsgesetz aufgenommene Passus durch diesen Beisatz erweitert und verstärkt wurde; und es kann nicht unbeachtet bleiben, daß den Bahnunternehmungen glatthin das Eigenthum, (nicht bloß das Untereigenthum) zugesichert und für den Staat ein Obereigenthum nicht vorbehalten wurde.

Wenn auch die Erwerbung des vollständigen Eigenthums durch die Zwangsenteignung selbstverständlich war, so wurde sie durch diesen neuen Passus des Gesetzes auch noch ausdrücklich ausgesprochen und anerkannt.[11])

Das Gesagte gilt somit im Allgemeinen auch von den auf Grund des 1854er Gesetzes concessionirten Linien der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Eigenthumsfrage rücksichtlich dieser Bahnlinien wohnt jedoch wie auf den ersten Blick zu erkennen ist, nicht jene weitreichende Bedeutung inne, wie rücksichtlich der privilegirten Linien unserer ersten Gruppe. Da dasselbe nun doch zum Theile zeitlich beschränkt, und gerade an der currenten Bahn selbst (dem Bahnkörper) in dem angegebenen engern Umfange — zu einem voraus bestimmten Zeitpunkte

[11]) Vgl. auch §. 11 Conc. Ges., welcher von der Erlöschung der Concessionen handelt, und für den Fall der Verwirkung derselben wegen Nichtzuhalten des Bautermines normirt: In diesem Falle „bleibt zwar das erworbene Eigenthum an Grundstücken, Gebäuden ꝛc. (vorbehaltlich einer gesetzlichen Expropriation derselben) den Unternehmern." ... Hier ist doch unzweifelhaft das ungetheilte, vollständige Eigenthum gemeint. Vgl. auch die Concessionsbedingnisse für die Wiener Verbindungsbahn vom Jahre 1870, rücksichtlich welcher für den Staat das Heimfallsrecht zwar vorbehalten, aber doch kein Anstand genommen wurde, daneben auf die Käufer das „Eigenthum" an der ganzen Bahn zu übertragen (Pollanetz und Wittek a. a. O. II/1 S. 573 ff., §§. 1, 2, 10).

an den Staat zu übergehen bestimmt ist, so reducirt sich der Werth der Eigenthumsrechte auf die Zeitdauer der Concession.

Da aber sollte derselbe im vollsten Umfange respectirt werden[12]), und hätte daher dieser Rechtslage nun zunächst die eisenbahnbücherliche Eintragung zu entsprechen; d. h. es sollte in der Eisenbahnbucheinlage das Eigenthumsrecht der Bahngesellschaft — allerdings mit der zeitlichen Beschränkung desselben durch das nach Ablauf der Concessionsdauer actuell werdende staatliche Heimfallsrecht — einverleibt sein.

Dem von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in dieser Richtung gestellten, ausführlich motivirten Tabularansuchen wurde jedoch ebensowenig als dem der anderen concessionirten Bahnunternehmungen Folge gegeben; die Gerichte wollten die Eigenthumsfrage offenbar zu Gunsten der Privatgesellschaften nicht entscheiden, konnten sich auf die Einverleibung bloß des Nutzungs-Eigenthums nicht beschränken, und mußten daher der aufgeworfenen Frage aus dem Wege gehen. Dies geschah auch in Bezug auf die concessionirten Nordbahnlinien so, daß zu Gunsten der Gesellschaft auf dieselben „die in den betreffenden Concessionsurkunden begründeten Rechte" einverleibt wurden, wodurch auch hier — wie bei den Linien der zweiten Gruppe — allerdings weder das aufgestellte Problem gelöst, noch den wohlerworbenen Concessionsrechten irgendwie präjudicirt worden ist.[13])

Wenn man nun weiter bedenkt, daß auch das 1854er Concessionsgesetz den Privatbahnen eine gewisse Ausschließlichkeit zuerkennt, und daß es ihnen eine ziemlich weitgehende Tariffreiheit gewährt, so wären die Rechte der nach 1854 concessionirten Linien von jenen der privilegirten — wenn von dem staatlichen Heimfallsrechte abgesehen wird, und sofern die Concessionsurkunden dieselben nicht noch weiter eindämmen, — nicht so weit verschieden.

Immerhin entfernt sie sich von den 1836er Privilegialrechten schon mehr als die aus den Directiven resultirenden Vergünstigungen.

---

[12]) Ich kann hier nicht unterlassen, der eingeschlichenen Uebung zu gedenken, nach welcher bei Verkäufen einzelner Grundstücke, welche zu einer concessionirten Bahnunternehmung gehören, die österreichische Regierung unter Hinweis auf das staatliche Heimfallsrecht die Hälfte des Kaufschillings für den Fiscus in Anspruch nimmt. Nachdem, wie gezeigt, das Heimfallsrecht als eine einfache Anwartschaft dieses Vorgehen nicht rechtfertigt, kann man wohl fragen: quo titulo? Daß jede solche Veräußerung der staatlichen Genehmigung unterliegt, ist klar; aber nicht deshalb, weil dem Staate das Heimfallsrecht zusteht, sondern aus dem Titel des staatlichen Aufsichtsrechtes über den aufrechten Bestand und die Sicherheit des Bahnbetriebes.

[13]) Vgl. die Ausführungen oben S. 52 ff.

So z. B. hörte — wie wir gesehen haben — nach den Directiven das Recht des Bahnbaues nur dann auf ein ausschließliches zu sein, wenn ein anderer Unternehmer dieselben Endpunkte, mit Berührung neuer, in commercieller Beziehung wichtiger Zwischenpunkte zu verbinden sich anheischig machen sollte[14]); nach dem 54er Gesetze genügt auch die Berührung neuer strategisch oder auch politisch wichtiger Punkte[15]), und ist hiedurch der Staatsverwaltung ein größerer Spielraum gewährt.

Die bis zu dem Fall, daß die Reinerträgnisse der Bahn 15% der Einlagen überschreiten, nach beiden Concessionsvorschriften der Unternehmung zugesicherte Tariffreiheit wurde im Jahre 1854 noch einigermaßen dadurch beschränkt, daß unter allen Umständen die Tarife von drei zu drei Jahren einer Revision unterzogen werden sollen, und stets der Genehmigung des Handelsministeriums bedürfen[16]), was in den 1838er Directiven nicht vorgeschrieben war.[17])

Ebenso ist seit 1854 die Post — sammt dem Begleitungspersonale — durchaus unentgeltlich zu befördern[18]), was der Staat nach den Directiven, wie schon erwähnt, nur bezüglich der Briefe, Schriften und Amtspakete beanspruchte, u. s. w.

Ich kann nunmehr auf die einzelnen Linien dieser Gruppe und die bei denselben vorkommenden Besonderheiten übergehen.

II. Die einzelnen Linien dieser Gruppe.

1. Die mährisch-schlesische Nordbahn.[1])

Sie umfaßt die Hauptlinie Brünn (über Wischau und Proßnitz) nach Sternberg und die Zweigbahn von Nezamyslitz nach Prerau zum Anschlusse an die Hauptlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Dauer der Concession wird im §. 4 der Concessionsurkunde vom 6. Mai 1867, R. G. B. Nr. 82, auf neunundneunzig Jahre vom 6. Mai 1867 angefangen fixirt; sie erlischt daher mit dem 5. Mai 1966.[2])

---

[14]) §. 8 lit. a, Al. 2.
[15]) §. 9 lit. b.
[16]) §. 10 lit. e.
[17]) §. 8 lit. e.
[18]) §. 10 lit. f.

[1]) Die Benennung „mährisch-schlesische Nordbahn" gründet sich auf eine a. h. Entschließung vom 6. Mai 1867, H. M. E. vom 10. Mai, Z. 8024/811.

[2]) Dagegen ist in dem Gesetze vom 12. März 1876, Z. 42 R. G. B., der Endtermin irrthümlich mit dem Ablauf des 6. Mai 1966 angenommen.

Der Inhalt dieser Concessionsurkunde steht, wenn man so sagen darf, bereits auf der Höhe der modernen Eisenbahnconcessionen: das im Vergleiche zu dem 54er Concessionsgesetze wesentlich erweiterte staatliche Heimfallsrecht, das staatliche Einlösungsrecht nach einem gewissen Zeitverlauf, das staatliche Postbeförderungsrecht nach Inhalt der Betriebsordnung vom 16. November 1851, die Aufstellung von Maximaltarifen, Fixirung herabgesetzter Tarifpreise für Militärtransporte[3]), der Vorbehalt der Herabsetzung der Frachtgebühren für Nahrungsmittel in Fällen außerordentlicher Theuerung, dann die Exemtionen von der Steuer- und Gebührenpflicht und die staatliche Zinsengarantie, — mancher anderer Bestimmungen nicht zu gedenken, — haben darin Aufnahme gefunden.

Von Interesse für den Zweck dieser Schrift ist das Heimfallsrecht, das Einlösungsrecht und die Zinsengarantie.

Die angedeutete wesentliche Erweiterung des staatlichen Heimfallsrechtes läßt sich daraus ersehen, daß nach §. 6 der Concessionsurkunde der Staat — nach dem Erlöschen der Concession — in das lastenfreie Eigenthum nicht nur der Bahn, des Grund und Bodens, der Kunst- und Erdarbeiten, des Unter- und Oberbaues, sondern auch „des sämmtlichen unbeweglichen Zugehörs als: Bahnhöfe, Auf- und Abladeplätze, Gebäude an den Abfahrts- und Ankunftsplätzen, Wacht- und Aufsichtshäuser sammt allen Einrichtungsstücken, stehenden Maschinen und überhaupt allen anderen unbeweglichen Sachen" succedirt, und daß der Gesellschaft nur das Eigenthum an den beweglichen Sachen und einigen Gebäuden als Coaksöfen, Gießereien, Maschinenfabriken, Speichern, Docks u. s. w. verbleiben soll, jedoch bezüglich dieser Gebäude auch nur unter der Voraussetzung, daß die Unternehmung zu deren Erbauung von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, daß sie kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

Aber auch in Rücksicht auf die beweglichen Sachen ist für die Zeit nach Ablauf der Concessionsdauer das in dem Eigenthumsrechte liegende unbeschränkte Dispositionsbefugniß der Unternehmung nicht anerkannt;

---

[3]) Die Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 normirten in §. 8 g für Truppen- und Militäreffectentransporte noch die volle Vergütung nach den „sonst allgemein für Private bestehenden Tarifspreisen"; das 1854 er Concessionsgesetz dagegen in §. 10 f „nach denselben Tarifsätzen, welche für diese Beförderung in dem jeweiligen Tarife der Staatseisenbahnen festgesetzt sind."

vielmehr ist es nur das Recht auf Schadloshaltung resp. auf den Wertherſatz für die bereits vorgesehene, dann widerspruchslos zu vollziehende Abtretung dieser Sachen an den Staat; der Werth soll entweder durch ein Uebereinkommen oder durch Sachverständige festgestellt werden.

Es braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß die Norm des §. 6 der Concessionsurkunde hinsichtlich der beweglichen Sachen durch den §. 5 des Gesetzes über die Eisenbahnbücher vom 19. Mai 1874 nicht beeinflußt wird. Sie bleiben für die mähr.-schles. Nordbahn Sachen, auf welche der Gesellschaft die dort reservirten Rechte zustehen, trotzdem, daß sich der Staat in §. 6 das Heimfallsrecht in Betreff „des sämmtlichen unbeweglichen Zugehörs ..... und überhaupt aller andern unbeweglichen Sachen" vorbehalten hat, und daß durch das besagte Gesetz der Begriff des unbeweglichen Zugehörs und der unbeweglichen Sache wesentlich erweitert worden ist, indem durch dasselbe auch das zum Betriebe einer Bahn dienende Materiale als ein Theil der eisenbahnbücherlichen Einheit, als ein Zugehör des unbeweglichen Gutes erklärt, und somit im Sinne des §. 293 a. b. G. B. auch als eine unbewegliche Sache anzusehen ist.

Die Nordbahn hat in dieser Richtung ein wohlerworbenes Recht, welches durch diese neue Gesetzesnorm wegen des §. 5 a. b. G. B. nicht beeinflußt wird. —

Das staatliche Einlösungsrecht erhält in Bezug auf die mähr.-schles. Nordbahn seinen Inhalt durch §. 5 der Concessionsurkunde: Nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung angefangen, soll die Staatsverwaltung berechtigt sein, „jederzeit die gegenwärtige Concession und beziehungsweise die concessionirte Bahn einzulösen" d. h. gegen Entschädigung zu erwerben, respective zu kaufen.

Juristisch construirt, kann dieses Einlösungsrecht wohl nur als eine Art Kaufrecht aufgefaßt werden. Die Uebergabe der Bahn geschieht, und die Zahlung des Kaufschillings beginnt nach einem bestimmten Zeitablauf. Der Kaufpreis ist zwar nicht der Ziffer nach fixirt, es ist aber doch der Modus für die seinerzeitige Ermittelung der Ziffer ebenso genau als die Zahlungsmodalitäten festgesetzt.

Der Einlösungspreis soll nämlich nach dem Durchschnitte der Reinerträgnisse der letzten sieben Jahre (nach Abschlag der zwei ungünstigsten) in Gold- oder Silbermünze berechnet und dieser Betrag bis zum Ablaufe der festgesetzten Concessionsdauer als Annuität der Gesellschaft bezahlt werden. Für die Höhe dieser Annuität ist eine Minimalgrenze,

unter welcher sie nicht bemessen werden darf, u. z. die im §. 17 Concessionsurkunde erwähnte Garantiesumme aufgestellt.

Dieses Kaufrecht gibt dem Staate nur ein persönliches Recht, und wäre als solches nach dem allgemeinen Grundbuchsgesetze zur grundbücherlichen Auszeichnung nicht geeignet.[4]) Dagegen ist dieselbe im Grunde des Eisenbahnbuchgesetzes (§. 8) unzweifelhaft zulässig, und im vorliegenden Falle auch thatsächlich erfolgt.

Neben der Einverleibung der in der besagten Concessionsurkunde vom 6. Mai 1867 begründeten Rechte für die Firma a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn erscheinen nämlich einverleibt und im Eigenthumsblatte ersichtlich gemacht: die Beschränkungen dieser Rechte

a) durch das Heimfallsrecht und

b) durch das Einlösungsrecht des Staates. —

Die mähr.-schles. Nordbahn ist die einzige Nordbahnlinie, welche eine staatliche Zinsengarantie genießt.

Zufolge §. 17 Concessionsurkunde Abs. 1 garantirt die Staatsverwaltung der Gesellschaft jenen Jahresbetrag, welcher zur Verzinsung und Amortisirung der zur Aufbringung des Bahnanlage-Capitals (§. 19) emittirten Effecten nothwendig ist, und zahlt ihr die Differenz zwischen der Reineinnahme und der berechneten Annuität jährlich aus. (Abs. 3, 4 und 5 des §. 17.)[5])

Die Garantiebeträge sind als mit 4% verzinsliche, und aus den einstigen Ueberschüssen der Reineinnahmen über die garantirte Annuität zu refundirende Vorschüsse zu betrachten. (Abs. 7 und 8 des §. 17 Concessionsurkunde.)

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche die Concessionärin der mähr.-schles. Nordbahnlinien ist, hat somit auf diese zugesicherte Staatsgarantie ein Recht erworben, und von demselben bisher auch jährlich Gebrauch gemacht.

Vom Tage der Betriebseröffnung aller Bahnstrecken, d. i. vom 1. August 1870 angefangen, bis Ende 1880 wurde vom Staate ein

---

[4]) §§. 9, 14, 20 a. G. G. vom 25. Juli 1871, Nr. 95 R. G. B. — Nach dem Stande der älteren Gesetzgebung war die Intabulationsfähigkeit fraglich, oder doch streitig. Stubenrauch a. a. O. II. 215, Klepsch a. a. O. S. 17 ff. z. B. erklären sich für die Zulässigkeit der Einverleibung dieses Rechtes als Pfandrecht, legen jedoch derselben verschiedene Rechtswirkungen bei.

[5]) Das mit 5% zu verzinsende und zu amortisirende Anlagecapital beträgt 24 Millionen fl. ö. W. Silber Nom. S. Art. 1 des im Handelsministerium aufgenommenen Protokolls vom 21. März 1879.

Garantiezuschuß von 6.947.083 fl. 33 kr. Silber geleistet. Erst im Jahre 1878 fiel der Staatszuschuß unter die Hälfte des garantirten Reinertrages; bis dahin hatte er alljährlich die Hälfte überschritten.[6])

Als das „Gesetz, die garantirten Bahnen betreffend" vom 14. December 1877, R. G. B. Nr. 122 ex 1877 erschien und (mit dem Tage der Kundmachung) in Wirksamkeit trat, hätte daher die Regierung auf Grund desselben das Recht gehabt, den Betrieb der mähr.-schles. Nordbahn zu übernehmen und selbst zu führen, weil die Bahn „für die letzten fünf Jahre mehr als die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich in Anspruch genommen hat." (§. 4 des Gesetzes.)

Nachdem jedoch die Regierung im Laufe des Jahres 1878 dasselbe nicht ausübte, ist dieses ihr Recht pro praeterito erloschen, da der Staatszuschuß in diesem Jahre jene Hälfte nicht mehr erreichte, und es im Jahre 1879 also nicht mehr „die letzten fünf Jahre" waren, in denen die gesetzliche Voraussetzung der Betriebsübernahme durch den Staat vorhanden war.[7])

Schließlich muß noch des durch §. 20 Concessionsurkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zugesicherten werthvollen Rechtes Erwähnung geschehen, nach dem (nun eingetretenen) Ablauf der für 10 Jahre vom Tage der Betriebseröffnung ihr eingeräumten Einkommensteuerfreiheit, die von der Unternehmung zu entrichtende Erwerb- und Einkommensteuer sammt Zuschlägen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost einzustellen.

Die zu Zwecken der Ermittelung des jährlichen Garantiezuschusses erforderliche, von den übrigen Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

---

[6]) Der Garantiezuschuß betrug:

im Jahre	1870	76·57 %	im Jahre	1876	62·05 %
„ „	1871	70·25 %	„ „	1877	56·78 %
„ „	1872	67·54 %	„ „	1878	41·34 %
„ „	1873	66·04 %	„ „	1879	43·35 % und
„ „	1874	58·04 %	„ „	1880	41·80 %
„ „	1875	55·62 %			

des garantirten Reinertrages.

[7]) Ueber die Frage, ob mit der Bestimmung des §. 4 dieses Gesetzes nicht eine rechtswidrige Rückwirkung normirt sei, s. Jaques, Eisenbahnpolitik und Eisenbahnrecht, Wien 1878, S. 22 ff., und Röll, Das Gesetz vom 14. December 1877 ꝛc., Wien 1880, S. 31 ff. Beide finden darin eine Verletzung des §. 5 a. b. G. B.; und zwar Röll in zweifacher Richtung: einmal in der, daß man früher concessionirte Bahnen überhaupt der neuen Vorschrift unterwirft, und dann in der Richtung, daß sie auch das Betriebsergebniß der dem Beginne der Wirksamkeit vorangegangenen Jahre in ihren Bereich zieht.

abgesonderte Führung der Betriebsrechnung dieser Bahn ist selbstverständlich (§. 20 Abs. 1 Concessionsurkunde); den der Nordbahn-Actiengesellschaft auf dieselbe concessionsmäßig garantirten Rechten geschieht durch eine solche rein buchhalterische Maßregel kein Abbruch. —

2. Die Lundenburg-Großbach-Zellerndorfer Bahn.

Diese Bahnlinie umfaßt zwei Strecken: jene von Lundenburg (im Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn) über Nicolsburg nach Großbach (zum Anschluß an die Linie Wien-Brünn der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft) und jene von Neusiedl, einer Station der erstgenannten Strecke, über Laa nach Zellerndorf zum Anschluß an die österr. Nordwestbahn.

Die erstere Bahnstrecke wurde schon unter dem 4. September 1770[1]), die Letztere unter dem 14. August 1872[2]) concessionirt, und hatte sich eine eigene Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Bahnlinie gebildet.

Die wenige Jahre später mit orkanartiger Gewalt hereingebrochene Finanzmisere, die ökonomischen, industriellen und allgemein wirthschaftlichen Calamitäten des Lustrums erschwerten diesem Unternehmen die Existenz von Jahr zu Jahr, ja von Tag zu Tag, bis es sich endlich genöthigt sah zu liquidiren; es hatte sich nicht als fähig erwiesen, ein selbstständiges, unabhäniges Dasein zu führen.

Im Jahre 1876 hat unter Intervention der Regierung die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zunächst (16. April) den Betrieb dieser Linien übernommen, dann dieselben käuflich erworben[3]), nachdem durch das Gesetz vom 12. März 1876, R. G. B. Nr. 42 für diesen Eigenthumsübergang die Basis geschaffen worden war; durch dasselbe sind nämlich die Begünstigungen festgestellt worden, welche für den Fall der Bewerkstelligung des Kaufgeschäftes die Regierung ermächtigt wurde, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu gewähren. Hieran reihte sich die förmliche Uebertragung der Concessionsberechtigung für die Lundenburg-Großbacher und Neusiedl-Zellerndorfer Bahn vom Jahre 1870 und 1872 auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche mittelst der im Reichsgesetzblatte Nr. 112 publicirten Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 23. August 1876 erfolgte. Die Nordbahn erscheint

---

[1]) R. G. B. Nr. 9 ex 1871.

[2]) R. G. B. Nr. 137.

[3]) Kaufvertrag vom 28. Juni 1876.

somit formell nur als Rechtsnachfolgerin in die ursprünglichen Concessionen, von welchen jedoch in merito so ziemlich nichts übrig geblieben ist.[4])

Die Dauer der Concession ist auf 90 Jahre vom 6. Mai 1876 an gerechnet festgesetzt; sie läuft daher mit dem 5. Mai 1966 ab.[5])

Die Betriebsrechnung für die Linie Lundenburg-Großbach-Zellerndorf wird gemeinschaftlich mit jener für die älteren Nordbahnlinien geführt, woraus die innige Verschmelzung derselben mit dem Nordbahnunternehmen hervorgeht.

Ueber die Eigenthumsrechte an diesen Bahnlinien ist im Allgemeinen dasselbe zu sagen, was von dieser dritten Bahngruppe überhaupt gilt. Es treten jedoch noch zwei Besonderheiten hinzu: Die eine liegt darin, daß die Nordbahn schon durch den Kaufvertrag das volle Eigenthumsrecht erworben hat.[6]) Der andere betrifft die Beschränkung desselben durch das staatliche Heimfallsrecht, in Bezug auf welches ein origineller Zwischenfall bemerkenswerth ist.

Abweichend von der consequent festgehaltenen Gewohnheit, den Concessionsurkunden einen das staatliche Heimfallsrecht statuirenden Paragraph einzuschalten, ist auf den Vorbehalt dieses Rechtes sowohl in den der Concessionsübertragung vorausgegangenen mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen, als in der bezüglichen Kundmachung vom 23. August 1876 vergessen worden. Als dann bei Gelegenheit der eisenbahnbücherlichen Uebertragung der erworbenen Bahnlinien auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn das staatliche Heimfallsrecht auf Grundlage der vorhandenen bezüglichen Urkunden nicht zur Einverleibung kommen konnte, und eine diesfällige Eingabe (Recurs) der k. k. Finanzprocuratur nicht den gewünschten Erfolg hatte, sah sich das k. k. Handelsministerium genöthigt, gestützt auf das Concessionsgesetz vom Jahre 1854, die Ausstellung einer eigenen Urkunde seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzustreben, worin das staatliche Heimfallsrecht auf die in Rede stehenden Bahnlinien ausdrücklich anerkannt und die Zustimmung zur Ersichtlichmachung desselben im Eisenbahnbuche ertheilt werden sollte.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn fand sich auch bestimmt, dem

---

[4]) Von der Concessionsurkunde vom 4. September 1870 blieb nur Art. I und XIV, von jener vom 14. August 1872 nur §. 1 aufrecht.

[5]) Art. XIV der Kundmachung. — Nach Punkt 3 des Gesetzes vom 12. März 1876 würde sie erst mit dem 6. Mai 1966 ablaufen, also den 6. Mai noch aufrecht bestehen.

[6]) §. 7 des Kaufvertrages.

Ansuchen des Ministeriums zu willfahren.[7]) Sodann wurde das staatliche Heimfallsrecht — jedoch nicht im Umfange der Concession für die mähr. schles. Nordbahn, sondern nach Maßgabe des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 als Beschränkung der der Nordbahn auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden „Rechte" einverleibt.

Hienach werden sich denn auch die Eigenthumsrechte der Gesellschaft nach Ablauf der Concessionsdauer richten[8]); es werden weit mehr Objecte in ihrem Eigenthum verbleiben als z. B. bei der mähr. schles. Nordbahn, alle jene Mobilien und Immobilien nämlich, welche, wie früher dargestellt wurde, im Sinne des 54er Concessionsgesetzes kein Gegenstand des staatlichen Heimfallsrechtes sind.

Eine weitere Beschränkung der (Eigenthums-) Rechte der Nordbahn liegt in dem Vorbehalte der Staatsverwaltung, die Bahn unter denselben Modalitäten wie die mähr. schles. Nordbahn nach 30 Jahren einzulösen.

Schließlich ist noch der Befreiung der Strecke Lundenburg-Grußbach von der Einkommensteuer und der Couponstempelgebühr, sowie von jeder durch künftige Gesetze einzuführenden Steuer durch 20 Jahre vom Zeitpunkte der ursprünglichen Betriebseröffnung angefangen, zu gedenken[9]), nnd allenfalls noch der Befreiung von der Uebertragungsgebühr bei künftigen Grundeinlösungen Erwähnung zu thun. Um die gemeinschaftliche Betriebsrechnung mit den älteren Nordbahnlinien nicht zu stören, ist das steuerbare Reinerträgniß für die Dauer der Steuerbefreiung mit jährlich 32.000 fl. ö. W. pauschalirt worden.[10])

3. Die Bielitz-Saybuscher Bahn.

Die Concession für den Bielitz-Saybuscher Flügel bietet von der eben besprochenen, der Lundenburg-Grußbacher Bahn, in Rücksicht auf die der Nordbahn zustehenden Rechte wenig Abweichendes.[1]) Der Entstehungsgeschichte gehört das rechtliche Moment an, daß die Lunden-

---

[7]) Die bezügliche Urkunde („Erklärung") datirt vom 30. August 1878. Vgl. das Protokoll der 55. Generalversammlung vom 30. April 1878, welche der Direction zur Ausstellung jener Erklärung Vollmacht ertheilte.

[8]) Punkt XV der Kundmachung.

[9]) Diesfalls ist der Art. XIV der Concessionsurkunde vom 4. September 1870 ausdrücklich aufrecht erhalten worden.

[10]) S. Art. I des Gesetzes vom 12. März 1876, und Art. XVII und XII der Kundmachung des Handelsministers vom 23. August 1876.

[1]) Concessionsurkunde vom 30. Mai 1876, R. G. B. Nr. 88.

burg-Grußbacher Bahn, vermöge eines förmlichen Kaufvertrages erworben wurde, auf welchen sich die Concessionsverleihung respective Uebertragung beruft und stützt. Dieses Moment fehlt bei der Bielitz-Saybuscher Bahn, bezüglich ihrer hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wie für ihre übrigen concessionirten Strecken, wieder eine Originalconcession erlangt.

Alle ihr darauf zustehenden Rechte sind daher neben den allgemeinen Gesetzen lediglich aus dieser Urkunde zu deduciren.

Sachlich und im Wesentlichen stimmen dieselben mit den durch die anderen nach 1854 ertheilten Concessionen gewährleisteten Rechten überein.

Das Einlösungsrecht nach 30 Jahren hat sich die Staatsverwaltung in gleicher Weise nnd unter denselben Modalitäten vorbehalten, wie bezüglich der mähr. schles. Nordbahn und der Lundenburg-Grußbach-Zellerndorfer-Linie.[2])

Bezüglich des Heimfallsrechtes hat sich derselbe Fall ereignet, wie er bezüglich der Lundenburg-Grußbach-Zellerndorfer Bahn geschildert wurde; auch hier war der Ausgang der nämliche, und hat daher das staatliche Heimfallsrecht nur den Umfang des 1854er Concessionsgesetzes.

Die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren und von jeder künftigen Steuer erstreckt sich auf 25 Jahre vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet. Um jedoch die Führung einer gemeinschaftlichen Betriebsrechnung für diese Bahn und für die älteren Linien der Nordbahn zu ermöglichen, ist das steuerbare Reinerträgniß für die Dauer der Steuerbefreiung mit jährlichen 80.000 fl. ö. W. pauschalirt worden.[3])

Eine eigenthümliche Beschränkung der der Gesellschaft zustehenden Rechte hat der Staat hinsichtlich dieser Bahn stipulirt. Es ist die der Concessionärin in §. 2 Abs. 5 auferlegte Verpflichtung, in dem Falle als die Bahnlinie Czacza-Neu-Sandez ausgeführt werden sollte, den Bahnhof Saybusch an die von der Regierung zu bezeichnende Unternehmung gegen Ersatz der Baukosten abzutreten.

Auch diese Beschränkung ist im Eisenbahnbuche einverleibt. —

Die vom 30. Mai 1876 datirte a. h. Concession ist auf 90 Jahre, vom 6. Mai 1876 an gerechnet, verliehen, und läuft sonach mit dem 5. Mai 1966 ab.

---

[2]) §. 16 der Concessionsurkunde.

[3]) §. 14 eod. und Gesetz vom 12. März 1876, Art. I, welchem auch noch andere Gebührenbefreiungen zu entnehmen sind.

4. Der Antheil an der Wiener Verbindungsbahn.

Auf die WienerVerbindungsbahn, welche die Wiener Bahnhöfe der Nordbahn Staatseisenbahn und Südbahn, das Weichbild der Stadt durchschneidend direkte verbindet, ist in ihrer dermaligen Verfassung eine auf Grundlage der Minist. Verordg. vom 14. September 1854 concessionirte Privatbahnunternehmung.

Wenn dieselbe gleich nicht im alleinigen Besitze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn steht, sondern sechs Eisenbahngesellschaften gemeinschaftlich gehört, ist doch der Antheil einer Jeden von ihnen, somit auch der Sechstelantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowohl in Betreff der darauf bezüglichen Rechte als der Beschränkungen dieser Rechte und der ihnen gegenüberstehenden Verpflichtungen nach den auf die ganze Bahn bezüglichen Erwerbs- und Concessionsbedingnissen zu beurtheilen.

Ursprünglich als Staatsbahn gebaut und im December 1859 an die Nord- und Südbahn verpachtet, ist die Wiener Verbindungsbahn mittelst des auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869, R. G. B. Nr. 73[1]) mit dem k. k. Finanz-Ministerium abgeschlossenen Kauf- und Verkaufvertrages vom 20. Februar 1870 gegen Bezahlung eines Kaufschillinges von 2·2 Millionen Gulden ö. W. in das Eigenthum der in Wien einmündenden sechs Eisenbahnen als:

der k. k. priv. Südbahn,
" " österr. Staats-Eisenbahngesellschaft,
" " österr. Nordwestbahn,
" " Kaiserin Elisabeth-Bahn,
" " Kaiser Franz-Josef-Bahn,
und a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,

übergegangen.[2])

Fast zu gleicher Zeit[3]) wurde zwischen diesen Gesellschaften und dem k. k. Handelsministerium ein Uebereinkommen „über die Bedingungen, unter welchen denselben die Concession zum Betriebe dieser Bahn ertheilt wird", abgeschlossen. Bei dieser Bahn hat sich daher das seltene Ereigniß zugetragen[4]), daß die Eisenbahnconcession für dieselbe nicht octroyirt

---

[1]) Womit der Finanzminister ermächtigt wird, einige Objecte des unbeweglichen Staatseigenthums, darunter die Wiener Verbindungsbahn, zu veräußern.

[2]) In §. 1 des Kaufvertrages heißt es ausdrücklich „in das Eigenthum".

[3]) 25. Jänner 1870, R. G. B. Nr. 21.

[4]) Aehnlich wie bei der vormals westgalizischen Staatseisenbahn, s. 1. Bahngruppe.

oder „ertheilt", sondern vereinbart wurde und durch förmlichen Vertragsschluß zwischen Regierung und Bahnunternehmung zu Stande gekommen ist.

Indeß basirt das Uebereinkommen wie schon bemerkt, und aus den §§. 2, 9 und 10 desselben hervorgeht, auf dem 1854er Concessionsgesetze.

„Die Concessionäre übernehmen — zufolge §. 2 — in Betreff der Wiener Verbindungsbahn alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche nach dem Eisenbahnconcessionsgesetze vom 14. September 1854, R. G. B. Nr. 238 und der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. B. Jahrgang 1852 Nr. 1 und nach allen Gesetzen und Verordnungen, welche etwa in Zukunft werden erlassen werden, mit dem Besitze und Betriebe einer Locomotiveisenbahn verbunden sind."

Nach dieser allgemeinen Vorschrift sind denn die übrigen Bestimmungen des Uebereinkommens sehr kurz und knapp, und unter denselben nur noch die des §. 10 erwähnenswerth. Hier wird das staatliche Heimfallsrecht noch speciell umschrieben, u. z. dahin, daß der Staat nach Ablauf der Concessionsdauer unentgeltlich in den lastenfreien Besitz und Genuß der Bahn mit Grund und Boden, allen Kunst- und Erdarbeiten, dem ganzen Unter- und Oberbau „und sämmtlichen unbeweglichen Zugehörungen" tritt.

Auch von den beweglichen Zugehörungen nach Inhalt des aufgenommenen Inventars hat dasselbe zu gelten.

In der Eisenbahnbucheinlage ist dieses staatliche Heimfallsrecht als eine Beschränkung des zu Gunsten der genannten sechs Gesellschaften, welche eine offene Handelsgesellschaft bilden, eingetragenen Eigenthumsrechtes einverleibt.

Die Concessionsdauer von 90 Jahren begann mit dem 20. Jänner 1870 und endigt mit dem 19. Jänner 1960.[5])

Der Werth des Antheils der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an der Wiener Verbindungsbahn, respective an den Bau- und Einrichtungskosten, beziffert sich am 31. December 1881 mit 611.444 fl. 99 kr.; der Antheil an den reinen Betriebseinnahmen im selben Jahre mit 30.951 fl. 29 kr.[6])

[5]) S. §. 1 des Uebereinkommens vom 25. Jänner, und §. 11 des Kaufvertrages vom 20. Februar 1870.

[6]) Siehe den Geschäftsbericht der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn pro 1880, S. 42 und S. 3. — Die Länge der Bahn beträgt 6·8999 Kilometer. — Im Jahre 1880 belief sich der Sechstelantheil am Reingewinn auf 42.075 fl. 50 kr.

Zweite Abtheilung.

Der anderweitige Besitz der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

I. Allgemeines.

Es bedarf kaum bemerkt zu werden, daß mit dem Eisenbahnbesitze das Vermögen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht erschöpft ist. Um in der Darstellung der dieser Eisenbahngesellschaft zustehenden Rechte nicht unvollständig zu sein, ist es nothwendig, auch ihre anderen Vermögenstheile — wenn auch noch so flüchtig — ins Auge zu fassen.

Ich rechne hieher den Montanbesitz, die bei Anlegung der Eisenbahnbücher in den Bahnbesitz nicht einbezogenen Grundstücke und sonstigen Realitäten, endlich die diversen Fonde.

Rücksichtlich aller dieser Vermögenstheile ist zu sagen, daß sie vollständig freies, ungetheiltes und immerwährendes Eigenthum der Nordbahngesellschaft sind und unter allen Umständen ihrer ausschließlichen und unumschränkten Disposition unterworfen bleiben, unabhängig von der Dauer irgend eines der ihr ertheilten Bahnprivilegien und Concessionen. Sie repräsentiren somit einen Vermögenswerth, der auch nach Ablauf der Dauer dieser letzteren für die Gesellschaft gesichert bleibt.

II. Der Montanbesitz.

Einen vom Eisenbahnbesitze verschiedenen Theil des Nordbahnvermögens bildet zunächst ihr Montanbesitz.

Verschieden ist er nicht durch die sich stets gleich bleibende rechtliche Natur des Besitz- und des Eigenthumsrechtes, verschieden ist er vielmehr durch die Unabhängigkeit desselben von den Beschränkungen der

Eisenbahngesetzgebung, verschieden durch die Singularität des gesetzlichen Rahmens, in welchen er eingefügt ist, und durch die Eigenart seiner Erwerbung und Entwickelung, wie auch seines Zweckes und seiner Verwerthung.

Das Berggesetz ist der große und mächtige Fittig, unter dem er sich birgt, und die Bergwerksproduction weist uns den Weg, Zweck und Bedeutung dieses Besitzes zu erfassen und zu würdigen.

Und dies gilt nicht nur von den Bergwerken im engern Sinne, sondern großentheils auch von den dazu gehörigen Sachen, als Werkstätten, Gebäuden und Eisenbahnen.

Wenn auch auf die Montanbahn in Bezug auf die technische Bauausführung und den technischen Betrieb die betreffenden Eisenbahnvorschriften Anwendung zu finden haben, so haben doch die materiellen eisenbahngesetzlichen Bestimmungen für die Montanbahn, die nicht Selbstzweck, sondern nur eine Bergwerkszuthat ist, keine Geltung.

Da gibt es also auch kein staatliches Heimfallsrecht, kein Einlösungsrecht, keinen staatlichen Einfluß auf die Tarife — natürlich auch keine Zinsengarantie, keine Steuerbefreiung u. s. w.

Die Bergwerksbahn ist eben eine Privatbahn im engsten und strengsten Sinne des Wortes: von Privaten für den Privatgebrauch, nicht für den allgemeinen und öffentlichen Gebrauch errichtet und betrieben. Schon aus diesem Grunde unterliegt sie auch nicht der Eintragung in das Eisenbahnbuch, denn das Gesetz schließt solche Bahnen mit Recht von der Einbeziehung in die Eisenbahnbücher aus, indem es zwei Voraussetzungen cumulativ als conditio sine qua non für diese Einbeziehung aufstellt: Das Expropriationsrecht und den öffentlichen Verkehrszweck; weder das eine noch das andere genügt für sich allein, Beides muß vereinigt sein. [1])

---

[1]) §. 1 des Gesetzes über die Eisenbahnbücher lautet: „Für Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr zu dienen haben, und zu deren Herstellung das Expropriationsrecht zugestanden ist, sind Eisenbahnbücher anzulegen." Vgl. hiezu die Motive der Regierungsvorlage zu den §§. 1 und 2, Abs. 7. „Allein auch das Merkmal des im öffentlichen Interesse eingeräumten Expropriationsrechtes reicht nicht aus, um den Kreis der in das Eisenbahnbuch zu verweisenden Eisenbahnen begrenzen zu können. Es muß vielmehr noch ein entscheidendes Gewicht darauf gelegt werden, daß die Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre zu dienen hat. Hiedurch sollen z. B. Bergwerksbahnen ausgeschieden werden, deren Herstellung auch unter Anwendung des Expropriationsrechtes erfolgen kann, welche jedoch nicht für den öffentlichen, d. i. nicht für einen solchen Verkehr bestimmt sind, der Jedermann, welcher die allgemein vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt, offen steht."

Auch für unsere Montanbahn stand und steht der Gesellschaft das Expropriationsrecht zur Seite[2]), aber ihre Eigenschaft als Bergwerksbahn stellt sie auch in Bezug auf das Expropriationsrecht unter die Bestimmungen des Berggesetzes. Darnach hatte sich denn auch bei der in Rede stehenden Montanbahn die Concessionsertheilung, der Expropriationsproceß in Fällen der nothwendig gewordenen Zwangsenteignung und die Eintragung in die öffentlichen Bücher zu richten.

Das öffentliche Buch, in welchem die Montanbahn einzutragen war, ist dasselbe, in welchem andere Montanentitäten sammt Zugehör inneliegen.

Es ist klar, daß das Eigenthumsrecht an der Montanbahn daher ebensowenig wie jenes an den Bergwerken und den dazu gehörigen Bauten, Maschinen ꝛc. irgend welchen besonderen Beschränkungen der Eisenbahngesetze unterworfen ist und den vollen Schutz der allgemeinen Gesetze genießt.

Ueberall, wo die Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Gewerke an die Gewähr geschrieben ist, erscheint sie deshalb auch als „Eigenthümerin" einverleibt, und dieses Eigenthum ist ein ungetheiltes, vollständiges und immerwährendes.

Hiernach erübrigt mir nur noch, diesen Besitz kurz darzustellen.

1. Der eigentliche Bergwerksbesitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vertheilt sich auf sechs Reviere und ein Freischurfgebiet.

Mit Ende des Jahres 1881 besaß die Gesellschaft in allen diesen Revieren 276 Grubenfeldmaße und 28 Ueberscharen mit 1330 Hectaren 3837 Quadratmetern Flächenmaß, dann 2 priv. Bohrfunde und 55 Freischürfe.

Die Gesammtanlagekosten der Kohlenwerke bezifferten sich inclusive der Administrationsgebäude Ende December v. J. mit 5.964.778 fl. 80 kr.[3])

2. Die Montanbahn in ihren Anfängen von Mähr. Ostrau nach Michalkowitz vom Freiherrn von Rothschild gebaut und als Pferdebahn betrieben[4]), erreichte, nachdem sie in den Besitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergegangen war, mit Ende des v. J. eine Baulänge von 21·227 Kilometer.

---

[2]) §§. 98 u. 131 lit. d a. Berggesetz. S. auch Min. Vdg. vom 1. November 1859, Nr. 200 R. G. B.

[3]) Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1880, S. 37 ff. und S. 43.

[4]) Unterm 6. October 1855 Nr. 4412 hat das k. k. Kreisamt zu Neutitschein die Centraldirection der freiherrlich von Rothschild'schen Eisenwerke zu Witkowitz die Bewilligung zum Baue einer Privat-Pferdeeisenbahn von den Witkowitzer Werken nach

Die Baukosten derselben betrugen bis zum 31. December 1881, 2.498.149 fl. 18 kr.[5])

3. Hieher gehört endlich auch die mit einem Kostenaufwande von 97.344 fl. 46 kr. hergestellte Ostrauer Briquettesfabrik, so daß der Gesammtwerth der Montananlagen einer Summe von 8.560.272 fl. 44 kr. entspricht.[6])

III. Andere, nicht in das Eisenbahnbuch gehörige Realitäten.

Laut §. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnbücher sind in dieselben „alle im Besitze einer Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (Eisenbahngrundstücke)."

Hieraus ergibt sich schon, daß nicht der ganze Immobilarbesitz einer Bahngesellschaft in das Eisenbahnbuch aufzunehmen ist, und daß die in einem concreten Falle zu lösende Frage, ob ein bestimmtes Grundstück, als Eisenbahngrundstück anzusehen sei, nur nach Verhältniß desselben zum Eisenbahnbetriebe entschieden werden kann.[1])

Ganz abgesehen von dem Montanbesitze ist also zu beachten, daß es im Besitze einer jeden Bahngesellschaft Immobilien geben kann, welche, obgleich aus Anlaß des Bahnbaues und Betriebes erworben oder er-

---

M. Ostrau zum Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und zum Karolinenschachte ertheilt. Dieselbe Centraldirection erwirkte schon 1858 und zwar unterm 6. Juli Z. 2243 die Bewilligung der Statthalterei zum Locomotivbetriebe. Freiherr Anselm von Rothschild verkaufte diese (damals 2299 Cur. Klft. lange) Bahn laut Vertrag vom 3. Mai 1861 an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mittelst Erlasses der mährischen Statthalterei vom 12. November 1861 Z. 34171 und mittelst des Statthaltereierlasses vom 26. Mai 1862 Z. 14264 wurde die Bau-, und mittelst Erlasses vom 23. December 1862 Z. 37784 die Betriebsbewilligung für weitere acht Flügelbahnen zu verschiedenen Schächten der dortigen Reviere für den Privatgebrauch ertheilt. Hiernach ist auch die Note in Kohn's Eisenbahn-Jahrbuch I. Bd. S. 23, Anm. 2, und Bd. XIII, S. 26 richtig zu stellen.

[5]) Ueberdies hat die Nordbahn auch den Betrieb der Rothschild'schen Bahn von Michalkowitz nach Dombrau, Orlau und zum Eleonorenschachte in einer Gesammtlänge von 11·564 Kilometer übernommen. — Ueber die Kosten s. Geschäftsbericht S. 43.

[6]) Geschäftsbericht S. 40 und 58 ad c pro 1881. — Die Resultate des Montanbetriebes im Jahre 1880 sind im Geschäftsberichte S. 33 f. übersichtlich und erschöpfend dargestellt, auf welche ich lediglich verweise. Hier sei nur noch bemerkt, daß die Bruttoeinnahmen desselben 1,710.818 fl. 82 kr., der Betriebsüberschuß 299.261 fl. 85 kr. betrugen, worin die Einnahmen aus dem Coaksofen- und Kohlenwäschebetriebe, wie auch aus dem Betriebe der Briquettesfabrik mit enthalten sind.

[1]) Motive zum bezüglichen Gesetzentwurfe zu §§. 1 und 2 am Schlusse.

richtet, doch nicht geeignet sind, in das Eisenbahnbuch aufgenommen zu werden, weil sie eben nicht „zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben", d. h. Realitäten sind, welche für den Eisenbahnbetrieb nicht strenge benöthigt werden.

Solche sind z. B. Parzellen von Grundstücken, welche aus gesetzlichen[2]) oder ökonomischen Rücksichten, oder um rascher den Bahnbau in Angriff nehmen zu können und ähnlichen Gründen acquirirt, dann aber nur zum Theile zum eigentlichen Bahnbau verwendet worden sind; ferner Realitäten, welche ganz bestimmten Zwecken dienen, wie z. B. Hotels, welche von einer Bahn für Bedürfnisse des Fremdenverkehrs gebaut werden[3]), Fabriken zur billigeren oder zweckmäßigeren oder speculativen Herstellung und Instandhaltung des Eisenbahnbetriebsmateriales als: Maschinenfabriken, Werkstätten ꝛc.; ferner Gasanstalten für die Selbsterzeugung des zur Beleuchtung der Stationen erforderlichen Gases, Wohnhäuser für die leichtere Unterbringung der Beamten und Arbeiter (jedoch mit Ausschluß der eigentlichen, dem Bahndienste gewidmeten Stationsgebäude) u. dgl.

Alle diese Immobilien mögen zwar aus dem Anlagecapital, oder aus den Betriebseinnahmen der betreffenden Gesellschaft angeschafft resp. errichtet sein, und nicht minder als die Bahn selbst zu dem „Unternehmen" als juristische Person, als Vermögenssubject gehören; gleichwohl sind sie nicht als integrirende Theile der Eisenbahn anzusehen, sondern von dieser unabhängig und gänzlich verschieden.

Sie bilden einen Theil des gesellschaftlichen Vermögens, nicht aber einen Bestandtheil der eisenbahnbücherlichen Einheit.

Und das ist von hoher Wichtigkeit für die Eigenthumsfrage in Bezug auf das staatliche Heimfallsrecht, und in Bezug auf das in einzelnen Concessionsurkunden vorbehaltene Einlösungsrecht des Staates.

In einem frühern Capitel ist von dem physischen Umfang des staatlichen Heimfallsrechtes im Sinne der Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 und des Concessionsgesetzes vom Jahre 1854 gesprochen und die Grenze gezogen worden, über welche hinaus sich dasselbe nicht

---

[2]) Vgl. §. 3, Al. 2 und 3 des Expropriationsgesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R. G. B., welche zwei Fälle enthalten, in welchen die vollständige Enteignung stattfinden muß, obgleich die Realität nur vorübergehend für Zwecke der Bauausführung benöthigt wird.

[3]) So z. B. das Westbahnhotel in Zell am See, das Südbahnhotel in Toblach am Eingange des Ampezzothales, das Südbahnhotel auf dem Semmering u. a.

erstreckt und über welche hinaus die Bahnunternehmungen über ihr Besitzthum unbeschränkt und frei verfügen können.

Zu dieser Grenze gesellt sich nun eine zweite, welche die erstere in einer Richtung berichtigt: die Grenze des eisenbahnbücherlichen Besitzes; mit andern Worten: während einerseits nach Inhalt der Concessionsgesetze respective -Urkunden das staatliche Heimfallsrecht sich nur auf die dort bezeichneten Realitäten beschränkt, greift es anderseits (ebenso wie das staatliche Einlösungsrecht) über den eisenbahnbücherlichen Besitz nicht hinaus.

Dies geht zur vollen Evidenz aus dem Gesetze über die Eisenbahnbücher hervor; es liegt in der Bestimmung des §. 6 Abs. 3, wornach durch die Behandlung einer Bahn als bücherliche Einheit *nicht ausgeschlossen* wird, daß „ein Einlösungs- oder Heimfallsrecht des Staates sich auf die diesem Rechte durch Gesetz oder Vertrag unterworfenen Objecte zu *beschränken* habe.“ [4])

Das heißt nichts anderes, als: die bücherliche Einheit ist das Um und Auf dessen, was im Sinne des Gesetzes zu einer Eisenbahn gehört, was dieselbe ausmacht; alles was nicht in der bücherlichen Einheit begriffen ist, ist auch kein Appendix, kein Bestandtheil oder Zugehör der Eisenbahn; das Heimfalls- oder Einlösungsrecht des Staates kann aber möglicherweise durch Gesetz oder durch Vertrag einen geringern Umfang haben als diese bücherliche Einheit, und in solchem Falle ist dasselbe auf diesen *geringern* Umfang zu *beschränken*. Das Gesetz sagt nicht: es könne auch *mehr* umfassen als die bücherliche Einheit, und sei dann anderweitig sicherzustellen; sondern es begnügt sich mit der eventuellen *Restringirung* des staatlichen Rechtes auf ein Minus, und schließt damit die mögliche Amplification auf ein Plus gänzlich aus.

Das Gesetz scheidet also Alles, was nicht Eisenbahngrundstück ist, nicht nur aus dem Eisenbahnbuche, sondern auch aus der Sphäre des Heimfalls- und Einlösungsrechtes aus, und überläßt es den allgemeinen Gesetzen und damit dem freien Verfügungs- und unbeschränkten Eigenthumsrechte der Eisenbahnunternehmung. [5])

---

[4]) Dieses Alinea hat erst über Motion des Herrenhauses in dem Gesetze Aufnahme gefunden. Der Bericht der Herrenhauscommission sagt hierüber: „Der Beisatz wurde aufgenommen, um jeden Zweifel zu beseitigen, als ob das staatliche Heimfallsrecht sich auf sämmtliche im Eisenbahnbuche inliegende Grundstücke und auf sämmtliche in §. 5 specificirte Objecte unterschiedslos und unbedingt zu erstrecken habe.“

[5]) Wenn es dagegen üblich ist, rücksichtlich jener Grundstücke, welche, weil sie nicht Eisenbahngrundstücke sind, in die Eisenbahnbucheinlage nicht einbezogen werden,

Dies ist auch in den Motiven der Regierungsvorlage ohne alle Umschweife ausgesprochen. „Der übrige Grundbesitz" — heißt es in den Motiven zu §. 1 und 2, Absatz 13 des Gesetzes — „bleibt den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen unterworfen und soll demnach dort, wo öffentliche Bücher bestehen, diesen Büchern nicht entzogen werden."

Dies hat auch in formeller Beziehung seine volle Richtigkeit; denn die „die Ausübung des Eigenthumsrechtes beschränkenden Rechte"[6]) können nicht weiter reichen als das Eigenthumsrecht selbst oder als die in der Concessionsurkunde begründeten Rechte der Bahngesellschaft auf die im Eisenbahnbuche concentrirte Entität; sie können nicht eine breitere Basis haben, einen größeren Grundcomplex oder Sachencomplex umfassen als das principale Recht, welches eben beschränkt werden wollte. Die gegentheilige Ansicht würde jeder gesunden Logik entbehren und mit dem Gesetze in Widerspruch stehen.[7])

Daraus folgt aber Zweierlei: erstens daß alle Grundstücke, welche inhaltlich einer Concessionsurkunde seinerzeit an den Staat heimfällig sind, in das Eisenbahnbuch aufgenommen werden also einen integrirenden Theil der Eisenbahnbucheinlage bilden müssen, und daß jene, rücksichtlich welcher diese Einbeziehung unterlassen wurde, auch dann dem staatlichen Heimfallsrechte nicht unterworfen sind, wenn dasselbe nach Inhalt der Concessionsurkunde selbst darauf bezogen werden könnte.[8])

Es liegt hierin auch kein Unrecht gegen die Staatsverwaltung, keine Verkürzung ihrer Rechtsansprüche, da ihr ja das Gesetz mehr als ausreichende Mittel an die Hand gibt, für die gehörige Verbücherung derselben rechtzeitig Sorge zu tragen und kein Grund vorliegt, warum sie dergleichen durch Unterlassung der nöthigen Obsorge ebenso wie jeder Staatsbürger nicht auch verwirken könnte.

In Anwendung auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist zu constatiren, daß sie verschiedene derartige Realitäten besitzt, welche nicht

---

von einer Ausscheidung aus dem Bahnbesitze zu sprechen und sie selbst als „aus dem Bahnbesitze ausgeschiedene" Realitäten zu bezeichnen, so ist dieser Sprachgebrauch nicht richtig. Eine „Ausscheidung" findet gewiß nicht statt, es unterbleibt vielmehr nur die Einbeziehung in die bücherliche Einlage.

[6]) §. 6 Eisenb. B. Ges.

[7]) Vgl. §. 14 ebendas., Abs. 2: „. . . . und sind in dem Eigenthumsblatte die der Unternehmung auf das Ganze der zu bildenden bücherlichen Einheit zustehenden Rechte mit den aus den vorgelegten Urkunden sich ergebenden Beschränkungen einzutragen."

[8]) S. z. B. die §§. 16, 22, 25, 43, welche gewiß auch für die Staatsverwaltung gelten. Vgl. §. 290 a. b. G. B.

Gegenstand der eisenbahnbücherlichen Eintragung sind, daß sie sich jedoch durchwegs als Realitäten darstellen, auf welche das in den Concessionsgesetzen und Concessionsurkunden für den Staat reservirte Heimfalls- und Einlösungsrecht auch bei der strengsten Interpretation keine Anwendung findet.

Für die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn fällt daher die durch das Eisenbahnbüchergesetz dem staatlichen Heimfallsrechte gezogene Grenze mit dem durch die Concessionsurkunden gegebenen Umfange durchaus zusammen, und zwar auch in dem (einzigen) Falle der mähr.-schles. Nordbahn, in Bezug auf welche das vorbehaltene Heimfallsrecht die durch das Concessionsgesetz gezogene Grenze weitaus überschreitet. Es greift also das staatliche Heimfallsrecht auch rücksichtlich aller jener Nordbahnlinien, bei welchen es concessionsgemäß vorbehalten ist, über die eisenbahnbücherliche Einheit nicht hinaus.[9])

In die Eisenbahnbucheinlage der mähr.-schles. Nordbahn erscheinen nämlich alle Grundstücke ohne Ausnahme, welche für dieses Unternehmen erworben worden sind, aufgenommen, so daß außer der eisenbahnbücherlichen Einlage kein anderweitiger Immobilarbesitz existirt. Bei allen anderen concessionirten Linien greift das Heimfallsrecht nach Anordnung der 1838er Concessionsdirectiven beziehungsweise des 1854er Concessionsgesetzes Platz.

Ein Einlösungsrecht[10]) ist nur bezüglich der mähr.-schles. Nordbahn, Bielitz-Saybuscher Bahn und Lundenburg-Grußbach-Zellerndorfer Bahn vorbehalten, u. z. bei allen drei Linien unter denselben Bestimmungen und von demselben Termine an (d. i. nach Ablauf von 30 Jahren).[11]) Dasselbe erstreckt sich auf „die concessionirte Bahn", reicht also ebenfalls nicht weiter, als der Umfang der bezüglichen Eisenbahnbucheinlagen gestattet.

Bei den privilegirten Linien (der ersten Bahngruppe) endlich hat weder ein Heimfalls- noch ein Einlösungsrecht statt.

An allen keinen Gegenstand der Eintragung in das Eisenbahnbuch bildenden Immobilien steht somit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das volle, ungetheilte und unbeschränkte,

---

[9]) Wohl aber beschränkte es sich bei der Einlage der Hauptbahn, wie wir gesehen haben, auf einzelne Theile dieser Einlage, nämlich auf die concessionirten Flügelbahnen.

[10]) Ein staatliches Einlösungsrecht ist weder in den 38er Directiven, noch im 54er Concessionsgesetze vorgesehen.

[11]) §. 5 der Concession für die mähr.-schles. Nordbahn, §. 16 für die Bielitz-Saybuscher Bahn und Art. XV für die Lundenburg-Grußbach-Zellerndorfer Bahn.

immerwährende, auch von jeder Privilegiums- und Concessionsdauer unabhängige Eigenthumsrecht zu.

Es gehören hierher nebst den bereits besprochenen Montanwerken und der Montanbahn:

1. Beamten- und Arbeiterwohnhäuser in diversen Stationen im Werthe der bis Ende 1881 verrechneten Baukosten pr.	fl.	2.280.000·00
2. ein Wohnhaus in Brünn pr.	„	40.000·00
3. Gasanstalten in Wien, Prerau und Oderberg im Werthe pr.	„	36.156·13
4. Verschiedene andere Realitäten außerhalb der Bahn im Werthe[12]) pr.	„	720.652·17
5. Werkstätten in Floridsdorf, M. Ostrau und anderen Orten[13]) pr.	„	1.800.000·00
Im Ganzen beläuft sich der Werth dieser Objecte somit auf	„	4.876.808·30

IV. Die gesellschaftlichen Fonde.

Die gesellschaftlichen Fonde repräsentiren durchgehends Vermögenswerthe im Gelde, gehören also zu den beweglichen und ausnahmslos zu jenen Sachen, welche bedingungslos frei verfügbares Eigenthum der Gesellschaft sind. Leiten sie doch aus dem Vermögen, respective aus dem Gewinnstertrage des Actienunternehmens ihre Provenienz ab; setzen sie sich doch aus Theilbeträgen zusammen, welche mit weiser Mäßigung bei Inanspruchnahme der jährlichen Reinerträgnisse, in richtiger Erkenntniß der Anforderungen einer wohlgeordneten und rationellen Eisenbahnwirthschaft, mit vorsorglichem Verständniß für die Fluctuationen des Local- wie des Weltmarktes und für die Elemente des Gedeihens einer eminent kaufmännischen Unternehmung, von den mehr oder minder reichen Betriebsresultaten langer Jahre in Abzug gebracht und als Sparpfennige zur Seite gelegt wurden.[1])

---

[12]) Die Werthe sind per 31. December 1881 verstanden. S. Geschäftsbericht pro 1881, S. 42 f., 58 sub b.

[13]) Die Erhebung dieses Werthes ist noch im Zuge; derselbe dürfte zwischen 1·8 und 2 Millionen Gulden betragen, und habe ich das Minimum angenommen.

[1]) Fr. List's Ausspruch: „Der beste Reservefond und die beste Amortisation liegt in der jährlichen Vermehrung des Transportes und der Einnahmen", und sein Rath, das erforderliche Capital im Falle außerordentlichen Bedarfes „viel zweckmäßiger" durch eine Anleihe aufzubringen, sehen beide sehr bedenklich aus. Wenn sich mit ihm

Daß diese Pfennige mittlerweile zu Millionen von Gulden angewachsen sind, und daß die Actionäre den Lockungen einer mit der Zeit reich gewordenen Dotirung der Fonde zu widerstehen wußten, und dieselben fortgesetzt theils auf der erreichten Höhe zu erhalten, theils weiter zu ergänzen nicht erlahmten, ist mit einer von den Glanzpunkten der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Auch die Fonde, die ich nachfolgend der Reihe nach anführe, sind also durchaus unabhängig von jeglichem staatlichen Heimfallsrechte und somit ein von der Dauer jedes Eisenbahnprivilegiums und jeder Eisenbahnconcession independentes Eigenthum der Actionäre.

Bei subventionirten Bahnlinien, also auch bezüglich der mähr.-schles. Nordbahn, steht allerdings auf die Bildung und Erhaltung solcher Fonde der Regierung vom Standpunkte der Ueberwachung der ökonomischen und financiellen Gebarung in Hinsicht auf die Staatsgarantie eine gewisse Ingerenz zu; aber die Eigenthumsansprüche der Gesellschaft vermag diese Ingerenz nicht zu alteriren.

Die Fonde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind nun folgende:[2])

1. Der für unvorhergesehene Fälle und für die Erneuerung der Fahrbetriebsmittel gegründete Reservefond A in Höhe von fl. 10.612.272·74

2. Der für die Erneuerung der Schienen angelegte Reservefond B in Höhe von . . . . . „ 938.695·01

3. Der Pensionsfond für die Beamten und Diener der Unternehmung[3]) mit Einschluß des Werthes des Pensionshauses in der Leopoldstadt in Höhe von . . „ 5.287.661·32

Fürtrag fl. 16.838.629·07

auch Andere, wie Perdonnet, Stephenson ꝛc. gegen die Bildung von Erneuerungs- und Reservefonds ausgesprochen haben, hat sich doch die allgemeine Praxis für deren Bildung entschieden, und haben sich dieselben in vielen Fällen als höchst wohlthätig bewährt. Abgesehen davon, daß Reservefonde kein Verlust, sondern ein wohlangelegtes und stets disponibles oder doch leicht realisirbares Capital sind, bilden sie Regulatoren für eine gewisse Stabilität der Jahresrente und sind geeignet, in kritischen Zeiten nicht nur heftige Erschütterungen von dem Unternehmen fernzuhalten, sondern auch den Actionären größere Opfer zu ersparen.

[2]) Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1881, S. 51 ff. und S. 61. Die Werthe entsprechen dem Stande vom 31. December 1881. — Die mähr.-schles. Nordbahn hat nur einen (in den obigen nicht enthaltenen) Reservefond für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten per 14.343 fl. 71 kr. (s. Geschäftsbericht S. 157).

[3]) Der Pensionsfond wurde im Jahre 1844 gegründet und ist im Jahre 1851 laut Beschluß der 20. Generalversammlung gegen Uebernahme der statutenmäßigen Verpflichtungen seitens der Gesellschaft in deren Eigenthum übergegangen. — Vgl.

	Uebertrag	fl. 16,838.629·07
4. Der Tilgungsfond für die concessionirten Flügelbahnen von Floridsdorf nach Jedlesee, Gänsern-dorf-Marchegg, und Oberberg-preußische Grenze in Höhe von	„	184.006·20
für die Anleihe vom Jahre 1841, und für die Anleihe vom Jahre 1843[4]) in Höhe von	„	187.423·51
5. Die Bergbau-Bruderlade für die Knappschaft der gesellschaftlichen Kohlenwerke mit einem Kapitals-stande von	„	698.093·32
endlich		
6. Der Bergbau-Amortisationsfonds zur Amor-tisation der Anlage- und Einrichtungskosten für die gesellschaftlichen Bergwerke, die Montanbahn und Bri-quettesfabrik in Höhe von	„	2.239.041·53
Alle sechs vorstehenden Fonde weisen ein Capital aus von zusammen		fl. 20.147.193·63

Geschäftsbericht pro 1881, S. 53 ff., §. 2 des Pensionsstatuts vom 19. Mai (4. Juni) 1851 und §. 2 des neuesten Pensionsstatuts vom 1. Juni 1873.

[4]) S. Geschäftsbericht pro 1881, S. 52 f.

Anhang.

1.

Ueberſichtstabelle

der

privilegirten und conceſſionirten Eiſenbahnlinien der a. p. Kaiſer Ferdinands-Nordbahn nebſt Angabe der wichtigſten eiſenbahnbücherlichen Eintragungen.

Post-Nr.	Bahnlinie	Datum	Dauer	Ablauf (letzter Tag)
		des Privilegiums oder der Concession		
1	Wien-Oswiecim mit den Flügelbahnen: Lundenburg-Brünn, Prerau-Olmütz, Schönbrunn-Troppau, Dziedit-Bielitz-(Biala)	4. März 1836	50 Jahre	25. März 1886
2	Oswiecim-Krakau mit der Flügelbahn Trzebinia-Szczakowa-russische und preußische Grenze	26. Juni 1858	Restliche Dauer d. Privilegiums vom 4. März 1836	25. März 1886
3	Floridsdorf-Jedlesee	12. April 1840	50 Jahre	14. April 1890
4	Gänserndorf-Marchegg	7. Juni 1845	50 Jahre	3. Juni 1895
5	Oderberg-Landesgrenze	18. März 1847	50 Jahre	19. März 1897
6	Brünn-Sternberg m. d. Flügelbahn Nezamyslitz-Prerau (m.-schl. Nordb.)	6. Mai 1867	99 Jahre	5. Mai 1966
7	Lundenburg-Grußbach mit dem Flügel Neusiedl-Zellerndorf	23. August 1876 (resp. 4. September 1870 u. 14. Aug. 1872)	90 Jahre	5. Mai 1966
8	Bielitz-Saybusch	30. Mai 1876	90 Jahre	5. Mai 1966
9	Ein Sechstel Antheil der Wiener Verbindungsbahn	25. Jänner 1870	90 Jahre	19. Jänner 1960

Anmerkungen. Zu Post Nr. 1. 1. Die die Linien sub Nr. 1, 3, 4 und 5 umfassende Einlage bildet die Haupteinlage im Eisenbahnbuche; 2. die Obligationen der Anlehen vom Jahre 1841, 1844, 1847 u. 1850/52 lauten auf Conv. M. in k. k. Silberzwanzigern; 3. die Anlehensobligationen vom Jahre 1850/52 und 1871/72 wurden in zwei Partien emittirt, daher das verschiedene Datum der Obligationen derselben Emission; 4. die Obligationen vom Jahre 1850 und 1852 stehen in der gleichen pfandrechtlichen Rangordnung, ebenso die Obligationen vom 1. Jänner 1871 und 1. Juli 1872.

Zu Post Nr. 2. Von der vormals bestandenen Krakau-Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft waren ursprünglich 3600 Prioritätsactien à 100 Thlr. preuß. Crt. creirt worden, wovon zur Zeit der Erwerbung der Bahn durch den österr. Staat (1850) 15 Stück verlost waren. Den Rest per 3585 Stück hat die österr. Regierung zur Tilgung übernommen, hat aber überdies 17.929 Stück

Im Eisenbahnbuche einverleibte		Im Lastenstande des Eisenbahnbuches einverleibte Prioritäten in der Reihenfolge ihrer pfandrechtlichen Sicherstellung			
Rechte der Gesellschaft	Beschränkungen dieser Rechte	Datum der Prioritäten-Emission	Ursprüngliche Anlehensumme (fl. ö. W.)	Bis zum 31. Dec. 1881 verlost (fl. ö. W.)	Letzter Rückzahlungstermin
Die in der Privilegiumsurkunde begründeten Rechte	Keine	1. Juni 1841	1,470.000	1,006.950	1890
		1. Juni 1844	1,102.500	601.125	1894
		1. April 1847	5,880.000	3,675.000	1896
		1. Mai 1850 / 1. November 1852	8,400.000	4,851.000	1898
		1. August 1860	6,000.000	1,440.000	1919
		1. Jänner 1871 / 1. Juli 1872	24,000.000	161,200	1966
		1. Novbr. 1872	14,400.000	559.800	1924
		1. Juli 1876	7,500.000	22.300	1965
Die Rechte aus der Conc. Urk. v. 26. Juni 1858 u. Eigenthumsrecht	do.	1. Juli 1848	519.300	120.150	1910
		15. Oct. 1850	2,589.000	648.000	1910
		folgen die sämmtlichen bei Post Nr. 1 angeführten Emissionen	wie bei Post Nr. 1		
Die in d. Conc. Urk. begründeten Rechte	Staatliches Heimfallsrecht	wie bei Post Nr. 1			
do.	do.	do.			
do.	do.	do.			
do.	Staatlich. Heimfalls- und Einlösungsrecht	1. Jänner 1871 / 1. Juli 1872	24,000.000	161.200	1966
Die in Art. 1 u. 14 u. in §. 1 d. Concessionen ex 1870 u. 1872 u. in der Kundmachung v. 23. August 1876 begründeten Rechte	do.	Unbelastet	.	.	.
Die aus der Conc. Urkunde zustehenden Rechte	Die Verpflichtung, event. den Bahnhof Saybusch an die von der Regierung zu bezeichnende Unternehmung gegen Ersatz d. Baukosten abzutreten; staatl. Heimfalls- und Einlösungsrecht.	do.	.	.	.
Das auf die grundbücherliche Einheit zustehende Eigenthumsrecht	Staatliches Heimfallsrecht	do.	.	.	.

Staatsobligationen à 100 Thlr. preuß. Crt. hinausgegeben und sich zur planmäßigen Tilgung und Verzinsung verpflichtet (siehe den Kaufvertrag vom 30. April 1850). Bei Gelegenheit des Verkaufes dieser Bahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1858 hat Letztere die bis dahin verfallenen Tilgungsquoten von zusammen 79.200 Thlr. an die Staats-Centralcasse baar bezahlt und die planmäßige Capitalsrückzahlung und Verzinsung des Restes per 2,072.400 Thlr. übernommen, wovon 346.200 Thlr. auf die Prioritätsactien und 1,726.000 Thlr. auf die Staatsobligationen entfielen.

Diesen Summen entsprechen die in der Nebenrubrik eingesetzten, al pari (1 Thlr. = 3 Mk. = 1 fl. 50 kr. Gold) berechneten Beträge (Vertrag vom 26. Juni 1858; vgl. auch den Geschäftsbericht der Nordbahn pro 1881, S. 50).

2.

Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836.

Wir Ferdinand der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich, König zu Jerusalem, zu Ungarn, Böhmen, der Lombardie und Venedig, zu Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien, Erzherzog zu Oesterreich, Herzog zu Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnthen, Krain, Ober- und Nieder-Schlesien, Großfürst in Siebenbürgen, Markgraf in Mähren, gefürsteter Graf zu Habsburg und Tyrol ꝛc. ꝛc.

Nachdem Uns das Wechselhaus S. M. v. Rothschild allerunterthänigst gebeten hat, ihm ein ausschließendes Privilegium zu dem Baue einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia zu ertheilen, so haben Wir Uns in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens bewogen gefunden, demselben das angesuchte Privilegium auf fünfzig nach einander folgende Jahre mit folgenden Concessionen und unter nachstehenden Bedingungen zu verleihen.

1. Dem Wechselhause S. M. v. Rothschild soll es nämlich freistehen, zur Ausübung dieses ihm allergnädigst bewilligten Privilegiums einen Actien-Verein zu bilden, wovon es den Actien-Plan Unserer vorläufigen Genehmigung vorzulegen haben wird.

2. Obschon das gegenwärtige Privilegium bloß auf die Bahn von Wien nach Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia sich beschränkt, und die Errichtung anderer Seitenbahnen von ähnlicher Art immerhin wieder eine eigene Bewilligung nach einer darüber vorausgegangenen Verhandlung erfordert, so wird dem Wechselhause S. M. v. Rotschild dennoch auch sogleich die Berechtigung, auch ähnliche Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, jedoch nur mit dem Beisatze bewilligt, daß, wenn diese auch nach vollendetem Baue noch bleibend aufrecht erhalten werden wollten, dasselbe darüber noch eine besondere Bewilligung anzusuchen haben werde.

3. Der Bau dieser Bahn soll bei seiner Ausführung nach den für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden; nur hat der Unternehmer, bevor zur Abschätzung der zum Baue benöthigten Gründe und der in die Bahnlinie fallenden Gebäude geschritten wird, mit dem Eigenthümer eine gütliche Ausgleichung zu versuchen.

4. Auch hat derselbe da, wo die Eisenbahn eine bestehende nothwendige Straße durchschneidet, oder über Bäche und Flüsse geht, in ersterer Beziehung die Verbindung der Straße über oder unter der Bahn auf eine brauchbare Art herzustellen; dann, wo der Grund einer schon bestehenden Straße zu der Bahn verwendet wird, eine andere Straße von demselben Zustande, wie die eingezogene, herzurichten, in der letztern Beziehung jedoch dafür zu sorgen, daß die Uebersetzung der Bäche und Flüsse nur auf eine dem Laufe und der Benützung unschädliche Weise geschehe, worüber, so wie über alles übrige Baudetail dieser Unternehmung derselbe seine speciellen Bauanträge, jedoch nur in Beziehung auf die dabei obwaltenden öffentlichen Rücksichten noch immer vorläufig der Würdigung der betreffenden Länderstelle zu unterziehen haben wird; wo dann, sobald die diesfällige Genehmigung von der Landesstelle entweder für die ganze Länge der Eisenbahn oder für eine einzelne Strecke erfolgt ist, eben diese Behörde zugleich den Befehl an die Besitzer der betreffenden Grund- und Gebäudetheile zu erlassen hat, letztere der Eisenbahnunternehmung gegen angemessene Schadloshaltung eigenthümlich abzutreten.

Sollte die bei solchen Abtretungen immer vorher zu versuchende gütliche Ausgleichung nicht zu Stande kommen, und daher die gerichtliche Schätzung solcher Grundstücke und Gebäude vorgenommen werden, so ist der gerichtliche Schätzungswerth bei Gerichte zu depositiren, und soll sodann die Eisenbahnunternehmung von den politischen Behörden gegen die etwaigen aus dem Schätzungsacte entstehenden weitern Anstände der Grund- oder Gebäudebesitzer in dem Baue der Bahn mit allem Nachdrucke geschützt werden, ohne daß jedoch letzteren dadurch die Austragung ihrer allenfälligen Anstände auf dem ordentlichen Rechtswege benommen wird.

5. Bei Anlegung eigener Packhöfe, nebst Beamtenwohnungen, Schmieden, Wagnereien und Stallungen, dann bei Errichtung eigener Wirthshäuser an der Bahn, hat sich die Unternehmung den bestehenden Gesetzen und der Provinzial-Verfassung zu unterziehen; und hinsichtlich der für die Bahn eingelösten Grundstücke und Gebäude, so wie bezüglich des Unternehmungs-Capitales, wird ihr keine andere Befreiung

oder Ausnahme von Steuern, so wie von öffentlichen und Gemeindelasten zugestanden, als welche schon in den bestehenden Gesetzen begründet ist.

6. Bei den an der Eisenbahn vorfallenden Diebstählen oder boshaften Beschädigungen soll sich genau nach den bestehenden Gesetzen gerichtet werden.

7. Wir berechtigen die Unternehmung, auf dieser Bahn sowohl Personen, als alle Arten Güter und Waaren, mit eigenen Wagen und mit Pferde- oder Dampfkraft, jedoch unbeschadet dem Postregale, zu verführen, auch diese Befugniß an Andere zu überlassen.

8. Von Seite der Staatsverwaltung wird während der Dauer des Privilegiums diese Bahn nie anders in Anspruch genommen werden, als daß die Unternehmung selbst die zu transportirenden Gegenstände verführe, und derselben dafür die Fracht, wie solche für die Privatgüter von ihr bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freiwillige Uebereinkunft besonders bedungen wird, baar bezahlt werde.

9. Eben so wird während der Dauer des Privilegiums von Seite der Staatsverwaltung an der von der Unternehmung hergestellten Eisenbahn keine Weg- und Brückenmauth errichtet und eingehoben werden. Die Befreiung der Eisenbahn von den Mauthen für die etwaige Benützung der öffentlichen Straßen und Brücken findet zwar nicht statt; jedoch kann in dem Falle, wo die Eisenbahnunternehmung sollte nachweisen können, daß die wirkliche Abnahme der gesetzlichen Weg- und Brückenmauth von ihrem Fuhrwerke entweder sich auf einen größeren Betrag belaufen würde, als ihr aus dem Gesichtspunkte einer bloßen billigen Entschädigung der Straßen- und Brückenanstalt eigentlich obläge, oder daß diese Abgabe durch die Form der Einhebung von jedem einzelnen betretenen Fuhrwerke derselben auf ihre Unternehmung störend einwirkte, eine Ausgleichung solcher Mißverhältnisse unter anderen Modalitäten, allenfalls mit der Entrichtung eines Pauschalbetrages verwilligt, und einem besonderen Uebereinkommen derselben mit der Gefällsbehörde zugewiesen werden.

Was übrigens Waarenzölle, Verzehrungs-Abgaben und dergleichen betrifft, muß sich in dieser Hinsicht lediglich nach den allgemeinen Vorschriften benommen werden.

10. Nach Ablauf der fünfzig Privilegial-Jahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit

dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen.

11. Auch gestatten Wir zur mehreren Begünstigung der Unternehmung, daß sie ihre eigene bei dem Wiener Mercantil- und Wechselgerichte zu protokollirende Firma führen dürfe, und daß diese Behörde ihre competente Instanz in Fällen der Eisenbahn sei.

12. Schließlich bestimmen Wir ausdrücklich, daß dieses Privilegium als nicht ertheilt und bezüglich als erloschen anzusehen sei, wenn binnen der ersten zwei Jahre vom heutigen Tage an, nicht wenigstens Eine Meile der Eisenbahn erbaut ist, und wenn innerhalb zehn Jahren, von dem oberwähnten Tage an gerechnet, die ganze Bahn zwischen Wien und Bochnia nicht vollständig ausgeführt ist.

Wenn nun die gesetzlichen Bedingungen getreulich in Erfüllung gebracht werden, so soll die Unternehmung nicht nur dieses ihr verliehenen allergnädigsten Privilegiums sich zu erfreuen haben, sondern Wir verordnen zugleich, daß während fünfzig Jahren, von dem Tage der öffentlichen Kundmachung dieser Urkunde anzufangen, sich außer dem Wechselhause S. M. v. Rothschild, seinen Erben oder Cessionären, und überhaupt der Actien-Gesellschaft, Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, oder dergleichen Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia, auf welche erwähnte Haupt- und Nebenbahnen Wir aber auch gegenwärtiges ausschließendes Privilegium hiermit ausdrücklich beschränken, zu errichten, bei sonstiger Confiscation der widerrechtlich erbauten Eisenbahn zum Vortheile des Privilegirten, und noch überdies bei einer Geldstrafe von Einhundert Species-Ducaten in jedem Uebertretungsfalle, wovon die Hälfte dem Armenfonde des Ortes, wo das Erkenntnis in erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Privilegirten zuzufallen hat, und unnachsichtlich durch das im Lande, wo die Uebertretung geschieht, befindliche Fiscalamt einzutreiben ist, ohne daß jedoch hieraus dem Privilegirten Einsprüche gegen Unternehmungen von Eisenbahnen in anderen als den hier namentlich bezeichneten Richtungen nach und aus Galizien erwachsen können und dürfen; wie denn auch den Uebertreter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere Allerhöchste Ungnade treffen, und es dem Privilegirten insbesondere vorbehalten sein soll, ihn wegen

alles erweislichen Schadens zum Ersatze vor dem ordentlichen Richter zu belangen.

Den Behörden, die es betrifft, ertheilen Wir insbesondere den gemessenen Befehl, über die Handhabung dieses Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen zu wachen.

Das meinen Wir ernstlich.

Zur Urkund dieses Briefes besiegelt mit Unserem k. k. und erzherzoglichen anhangenden größeren Insiegel.

Gegeben und ausgefertigt mittelst Unseres lieben und getreuen Anton Friedrich Grafen Mittrowsky von Mittrowitz und Nemischl, Herrn der Herrschaft Wiesenberg in Mähren, Großkreuzes und Kanzlers des österr. kais. Leopoldordens, Ehrenbailli und Großkreuzes des souverainen Ordens des heiligen Johann von Jerusalem, Unseres wirklichen geheimen Rathes, Kämmerers und obersten Kanzlers der vereinigten Hofkanzlei, Präsidenten der Studien-Hofcommission, Ehrenmitgliedes vieler gelehrten Gesellschaften ꝛc. ꝛc., in Unserer kais. Haupt- und Residenzstadt Wien, am vierten Monatstage März nach Christi Geburt im Eintausend acht hundert sechs und dreißigsten, Unserer Reiche im zweiten Jahre.

Ferdinand.

Anton Friedrich Graf Mittrowsky v. Mittrowitz und Nemischl,
Oberster Kanzler.

Graf Carl v. Inzaghi.

Franz Freiherr v. Pillersdorff.

Johann Limbeck Ritter v. Lilienau.

Nach Sr. k. k. Apostol. Majestät Höchsteigenem Befehle:
Wilhelm Freiherr v. Droßdick.

3.

Privilegium vom 12. April 1840

für die

Flügelbahn Floridsdorf-Jedlesee (Stockerau).

Z. 21013.

Se. Majestät haben laut hohen Hofkanzleidecretes vom 14./7. d. M. mit a. h. Entschließung vom 28. v. M. der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft zu dem Baue einer Eisenbahn von Floridsdorf

nach Stockerau nach dem vorgelegten Plane unter den, von der Localcommission vorgeschlagenen Modificationen gegen dem die a. g. definitive Bewilligung und ein fünfzigjähriges Privilegium zu ertheilen geruht, daß sie den zur Deckung der Baukosten erforderlichen eigenen Fond nachweise, und daß sie ferner den zum Schutz der Gemeinden Floridsdorf und Jedlesee nöthigen Damm auf ihre Kosten zweckmäßig herstelle; wogegen sie Se. Majestät von der Verpflichtung eines besondern Actienvereines und eigener Statuten für dieses Unternehmen und in so lange als diese Bahn von Stockerau nicht weiter fortgesetzt wird, auch noch von dem in dem §. 8 lit. e der Directiven ausgedrückten Vorbehalte der Herabsetzung des Preistarifs allergnädigst zu entheben geruhten.

Nach der weiteren Erinnerung der h. Hofkanzlei sind im Uebrigen alle, in den erwähnten Directiven enthaltenen Bestimmungen auch bei der hier in Frage stehenden Eisenbahn in Anwendung zu bringen.

Hievon wird die Direction mit dem Auftrage verständigt, die Nachweisung des Unternehmungsfondes der Regierung bis Ende k. M. zu liefern. Unter Einem wird es dem k. k. Kreisamte V. U. M. B. überlassen, hinsichtlich der zur Sprache gebrachten Fortsetzung des Supplementardammes von der Aerarialbrücke bis zu jener der Nordbahn bezüglich der Baumodalitäten und der nach den gesetzlichen Grundsätzen eintretenden Concurrenz zu den Baukosten vorschriftsmäßig Amt zu handeln.

Uebrigens sind auch vorläufig die Detailpläne der wichtigeren Bauobjecte, insbesondere aber der beiden Hauptstraßen-Uebergänge und des Durchschnittes bei Stockerau im Wege des k. k. Kreisamtes V. U. M. B. der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Die Pläne und sonstigen Vorarbeiten wird die Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom besagten Kreisamte zurückempfangen.

Wien, am 12. April 1840.

Von der k. k. niederösterr. Landesregierung.

Lago m. p.

Hohenwarth m. p.

An die Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

4.

Concession vom 7. Juni 1845

für die

Flügelbahn Gänserndorf-Marchegg.

Z. 34451.

Seine k. k. Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 4. d. M. der k. k. a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordeisenbahn-Actiengesellschaft die definitive Concession zur Herstellung einer Seitenbahn von Gänserndorf bis an die ungarische Grenze gegen Preßburg allergnädigst zu ertheilen geruht, nachdem der Baufond für diese Seitenbahn gehörig nachgewiesen worden, und die Gesellschaft die genannte Seitenbahn ohne Abbruch des Ausbaues der Hauptbahn auszuführen dargethan hat.

In Folge hohen Hofkanzleidecretes vom 5. d. M., Z. 19159, wird die Direction von dieser allergnädigst definitiven Bewilligung mit dem Bedeuten in die Kenntniß gesetzt, daß:

a) es von eigenen Statuten für diese Seitenbahn um so mehr abzukommen habe, als kein besonderer Actienverein dafür gebildet wird; daß

b) die bestehenden Privateisenbahn-Concessionsdirectiven auf die dermal allergnädigst bewilligte Seitenbahn ihre volle und genaueste Anwendung zu erhalten haben; daß daher

c) hinsichtlich des Verhältnisses dieser Seitenbahn zu der k. k. Postanstalt das Hofkanzleidecret vom 2. Juli 1840, Nr. 20280, Maß und Ziel zu geben habe; daß

d) ebenso der im §. 9 der Privateisenbahn-Directiven festgesetzte Uebergang dieser Seitenbahn in das Staatseigenthum nach Ablauf der 50jährigen Concessionsfrist, welche vom Tage der allergnädigsten Octroyirung, also vom (4. Juni 1845) vierten Juni 1845 zu berechnen und bis vierten Juni 1895 zu gelten hat, einzutreten habe; daß

e) endlich die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahndirection verpflichtet bleibe, die Detailpläne über die zu erbauende Seitenbahn zur directivmäßigen Amtshandlung schleunigst vorzulegen.

Indem nun die Eisenbahndirection angewiesen wird, die Detailpläne dieser Seitenbahn dem Kreisamte V. U. M. B. unmittelbar zur weiteren Amtshandlung mit der möglichsten Beschleunigung vorzulegen, werden der Direction das Majestätsgesuch um die mehrgedachte Baubewilligung sammt ihren vier Beilagen hierneben zurückgestellt.

Wien, am 7. Juni 1845.

Von der k. k. niederösterr. Landesregierung.

Lago m. p.

Ruthner m. p.

An die Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordeisenbahn-Actiengesellschaft.

5.

Concession vom 18. März 1847

für die

Flügelbahn Oderberg-Landesgrenze.

Z. 9255/117.

Seine k. k. Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. v. M. der Direction der ausschließend privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn über das Gesuch vom 15. Juni 1846 zwar den Bau der Eisenbahn zum Betriebe der Strecke vom Oderberger Bahnhofe bis an die preußische Grenze in einer Länge von 1750 Currentklaftern Allerhöchst zu bewilligen, zugleich aber zu bestimmen geruhet, daß diese Allerhöchste Concession nicht als eine Ausdehnung des bisherigen Privilegiums für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzusehen, somit jene 1750 Klafter lange Bahnstrecke nicht als ein integrirender Bestandtheil der Nordbahn zu behandeln sei, sondern daß für selbe die für Privateisenbahnen bestehenden Allerhöchsten Bestimmungen zu gelten haben.

Von dieser Allerhöchsten Entschließung wird die Direction der ausschließend privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter Rückschluß der Gesuchsbeilagen zur Wissenschaft in die Kenntniß gesetzt.

Wien, am 18. März 1847.

Von der k. k. vereinigten Hofkanzlei.

Inzaghy m. p.

Kübeck m. p.

An die Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

6.

Vertragsurkunde vom 26. Juni 1858

über den

Ankauf der vormals k. k. westgalizischen Staatseisenbahn (Krakau-Oberschlesischen Bahn).

§. 1. Die kaiserliche königliche Staatsverwaltung tritt die galizische Staatseisenbahn von der preußischen Grenze bei Slupun bis Krakau und die Zweigbahn von Szczakowa bis an die russisch-polnische Grenze, und dann die Flügelbahn von Trzebinia nach Oswiecim an die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft gegen die nachstehende Ablösungssumme und Zahlungsmodalitäten ab, und genehmigt, daß diese Eisenbahnlinie sammt Zugehörungen (in so weit sie Eigenthum des Aerars sind, mit Ausnahme des Fahr-Fundus instructus, so wie der dazugehörigen Ausrüstungsgegenstände, welche der Staatsverwaltung zur unbeschränkten Verfügung bleiben) vom 1. Jänner 1858 in das Eigenthum der k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten übergehe, welche der Privilegiumsurkunde v. J. 1836 rücksichtlich der bereits im Besitze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft befindlichen Strecken entsprechen derart, daß die Dauer des mit der Privilegiumsurkunde v. J. 1836 der Nordbahngesellschaft ertheilten Privilegiums auch bezüglich der hier in Rede stehenden Eisenbahnlinie, sich bloß bis zum Jahre 1886 zu erstrecken hat.

§. 2. Die Staatsverwaltung genehmigt daher nicht nur allein den Besitz der erwähnten galizischen Eisenbahnlinie nach der Privilegiumsurkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sondern berechtigt die Nordbahngesellschaft auch, den Betrieb auf Basis dieser Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836, sowie mit Rücksicht auf die späteren Nachträge zu der besagten Urkunde, nämlich: 1. Nachtrag vom 10. April 1836, betreffend die Benennung der Bahn; 2. Uebereinkommen vom 25. April 1853, betreffend den Bau und diverse Betriebsangelegenheiten (soweit das letztere auf die abgetretenen westgalizischen Strecken Anwendung findet) einzuleiten und bis zum Jahre 1886 zu führen.

§. 3. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft hat für die Ueberlassung des in gegenwärtiger Urkunde bezeichneten unbeweg-

lichen Vermögens keine Uebertragungsgebühr zu bezahlen, sondern für jede urkundliche Ausfertigung dieser Concession bloß eine fixe Stempelgebühr von Einem Gulden zu berichtigen.

§. 4. Mit dem Rechte der Acquisition, so wie des Betriebes und der Benützung der im §. 1 erwähnten Eisenbahnen, gehen auch alle dem Aerar gegen dritte Personen zustehenden Rechte an die Gesellschaft über, insoferne diese Rechte mit dem Betriebe und der Benützung der gedachten Eisenbahn verknüpft sind.

§. 5. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernimmt dagegen auch alle wie immer gearteten, die gedachten Eisenbahnstrecken betreffenden Verpflichtungen und Leistungen, und die Berichtigung aller noch vorfallenden Zahlungen, dieselben mögen sich auf Verhältnisse der Vergangenheit oder der Zukunft beziehen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft übernimmt daher insbesondere auch alle noch zur Sprache kommenden Ausgleichungen und Berichtigungen aus Anlaß der Grundeinlösungen für die fraglichen Eisenbahnstrecken, aus Anlaß der bereits vollendeten oder noch zu vollendenden Bauten, so wie aus Anlaß von Lieferungen oder sonstigen Bestellungen.

Die Staatsverwaltung wird jedoch durch ihre Organe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Liquidirung von derlei Forderungen und Ansprüchen, welche die Periode vor der Uebergabe der gedachten Bahnstrecken betreffen, nach Maßgabe der vorhandenen Behelfe und Amtsacten behilflich sein.

§. 6. Insoferne daher an den übernommenen Bahnstrecken einzelne Objecte im Baue begriffen sind, und derlei Bauführungen an bestimmte Unternehmer vertragsmäßig überlassen wurden, oder Materialslieferungen durch Unternehmer noch im Zuge sind, tritt die Gesellschaft gleichfalls in alle gegen diese Contrahenten zustehenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten, und es werden derselben beglaubigte Abschriften der bezüglichen Contracte, und für den eintretenden Fall der Nothwendigkeit auch die Originalien gegen Empfangschein und seinerzeitige Zurückstellung überlassen.

§. 7. Ebenso werden der Gesellschaft alle nothwendigen und erforderlichen Verhandlungsacte in Bezug auf allfällige Baulichkeiten oder Lieferungen zur Benützung übergeben; sie müssen jedoch genau bezeichnet, als empfangen bescheinigt, und nach erfolgter Benützung wieder zurückgestellt werden.

§. 8. Die Uebergabe der Eisenbahnen und ihrer Zugehörungen wird längstens binnen Einem Monate nach dem rechtsförmlichen Abschlusse des Uebereinkommens beginnen, und ununterbrochen so schnell als thunlich fortgesetzt werden. Zum Behufe der Uebergabe und Uebernahme wird ein genaues Inventar verfaßt, und in zweifacher Ausfertigung von den Bestellten des Uebergebers und des Uebernehmers unterzeichnet.

§. 9. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird als mit dem 1. Jänner 1858 in den Genuß der ihr überlassenen Bahnstrecken eingetreten, betrachtet.

Dagegen gehen auch alle von diesem Zeitpunkte an zu leistenden und resp. geleisteten, die fraglichen Bahnstrecken betreffenden Zahlungen auf Rechnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (§. 5) mit Ausnahme jener für die Betriebsmittel und ihre Zugehörungen.

§. 10. Das Aerar ist bloß verpflichtet, die Eisenbahn und ihre Zugehörungen in dem Zustande zu übergeben, in welchem sie sich eben zur Zeit der Uebergabe befinden.

§. 11. Die Staatsverwaltung verwaltet die überlassenen Bahnstrecken vom 1. Jänner 1858 angefangen bis zur vollendeten Uebergabe für Rechnung der Gesellschaft; sie haftet jedoch in dieser Zwischenperiode für keinen wie immer gearteten Schaden oder Abgang; indessen wird sie allfällige Abgänge, welche nach erfolgter Inventirung bis zur Uebergabe vorkommen sollten, von ihren ersatzpflichtigen Beamten oder Dienern, insolange dieselben nicht schon aus dem Staatsdienste getreten sind, im administrativen Wege hereinzubringen suchen.

§. 12. Ueber die durch die Organe des Aerars besorgte Verwaltung wird Rechnung gelegt, und es werden die gewonnenen reinen Erträgnisse an die Gesellschaft abgeführt werden.

§. 13. Während der durch die Organe des Aerars besorgten Verwaltung dürfen ohne schriftliche Zustimmung der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn keine anderen als solche Auslagen gemacht werden, welche zum ordnungsmäßigen Betriebe der Eisenbahn nothwendig oder sonst unaufschiebbar sind.

§. 14. Für die im §. 1 erwähnten Eisenbahnstrecken von der preußischen Grenze bei Slupun bis Krakau, sammt den beiden Flügelbahnen von Trzebinia nach Oswiecim, und von Szczakowa bis an die russisch-polnische Grenze, werden der Staatsverwaltung die bis letzten December 1857 (laut Ausweis) aufgelaufenen Kosten und Auslagen in dem Pauschalbetrage von fünf Millionen einmalhundert achttausend, neunhundert und sieben Gulden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft in folgender Weise vergütet:

A. Von dem auf die ehemalige Krakau-Oberschlesische Bahn entfallenden Ablösungsbetrage von 2.151.400 preuß. Thalern oder 3.073.429 Gulden C. M., welcher unter der obigen Pauschalsumme begriffen ist, hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft die auf Grund des Einlösungsvertrages über die Krakau-Oberschlesische Bahn ddo. 30. April 1850 bis Ende 1857 bereits verfallenen Ratenzahlungen (Tilgungsquoten) mit 79.200 preuß. Thalern oder 113.142 fl. C. M. binnen vier Wochen nach Ausfertigung der gegenwärtigen Urkunde in effectiver Silbermünze an die Staatscentralcasse zu bezahlen.

Den Ueberrest von 2.072.200 preuß. Thalern aber hat die Gesellschaft, mit den Quoten vom Jahre 1858 beginnend, mit Rücksicht auf die Bestimmungen des erwähnten Einlösungsvertrages vom 30. April 1850 (nebst den von der restlichen Einlösungssumme entfallenden 4 % und beziehungsweise 3½ % Zinsen) ebenfalls in effectiver Silbermünze u. z. in denjenigen Raten und Fristen, welche in den anruhenden, auf den Einlösungsvertrag vom 30. April 1850 gestützten Verlosungsplänen ersichtlich gemacht sind, für Rechnung der österreichischen Staatsverwaltung an das Wechselhaus Heimann in Breslau zu zahlen, wobei ausdrücklich bestimmt wird, daß die Haftungsverbindlichkeit des Staatsschatzes für die Ratenzahlungen für die Krakau-Oberschlesische Eisenbahn aufzuhören und auf die Nordbahngesellschaft überzugehen habe.

B. Die von dem obigen Gesammtbetrage von . . 5.108.907 fl. C. M.
nach Abzug des Betrages für die ehemals Krakau-Oberschlesische Bahn von . . . . . 3.073.429 „ „ „
verbleibende Restsumme von . . . . . 2.035.478 fl. C. M.

d. i. Zwei Millionen fünf und dreißigtausend vierhundert acht und siebzig Gulden C. M. hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft vom 1. Jänner 1860 an, in acht halbjährigen Raten derart zu berichtigen, daß

am	1. Jänner 1860 . . .	285.478	fl. C. M.,
„	1. Juli „ . . .	250.000	„ „ „
„	1. Jänner 1861 . . .	250.000	„ „ „
„	1. Juli „ . . .	250.000	„ „ „
„	1. Jänner 1862 . . .	250.000	„ „ „
„	1. Juli „ . . .	250.000	„ „ „
„	1. Jänner 1863 . . .	250.000	„ „ „
„	1. Juli „ . . .	250.000	„ „ „

bar an die Staatscentralcasse abgeführt werden.

Ueber diese Beträge hat die Gesellschaft stempelfreie Schuldverschreibungen an die Staatscentralcasse auszustellen, und dieselben zu den angegebenen Terminen einzulösen.

Mit jeder nach dem 1. Jänner 1860 zu zahlenden Rate sind auch die stufenweise vom 1. Jänner 1860 ab zu berechnenden vierprocentigen Zinsen der noch nicht getilgten Schuldverschreibungen zu berichtigen.

Die erwähnte Ablösungssumme entziffert sich für die im §. 1 erwähnten Eisenbahnstrecken sammt unbeweglichem Zugehör, die Materialvorräthe, Signalmittel, Einrichtung der Werkstätten, Stationsgebäude und Wächterhäuser (so weit diese Einrichtungsstücke Aerarialeigenthum sind) mitinbegriffen, dermaßen, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft rücksichtlich der bis letzten December 1857 auf der übernommenen Strecke ausgeführten Bauten keine wie immer geartete weitere Zahlung an eine Aerarialcasse mehr zu leisten hat; dagegen hat der Fundus instructus an Fahrbetriebsmitteln (Lokomotive, Tender, Wagen, Schneepflüge 2c.) und andere bewegliche Sachen nicht in das Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu übergehen, sondern der Staatsverwaltnng zur beliebigen Verfügung zu verbleiben. Sollte sich bei der Uebergabe ein Zweifel ergeben, ob der eine oder der andere Gegenstand mit den im §. 1 erwähnten Bahnstrecken von der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft miterworben worden sei, so hat sich die Letztere in dieser Beziehung dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums zu fügen.

§. 15. Die Gesellschaft verpflichtet sich, denjenigen auf den im §. 1 erwähnten Strecken verwendeten Beamten und Dienern, welche sie nicht in ihrem Dienste behalten will, binnen sechs Monaten nach Uebernahme der Bahn zu kündigen und ihnen durch sechs Monate nach erfolgter Kündigung ihre normalmäßigen Bezüge zu leisten. Für den Fall aber, daß solche Beamte und Diener binnen der Kündigungsfrist dienstunfähig werden, können sie keinen Ruhegenuß von der Gesellschaft ansprechen, und es müssen auch die Pensionen und Provisionen der Witwen und Kinder von dem Aerar übernommen werden.

§. 16. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die ihr (§. 1) überlassene und im Betriebe stehende Eisenbahn sammt ihren beiden Flügeln stets in vollkommen gutem Zustande zu erhalten.

Bei der Erhaltung, sowie bei dem Betriebe der Bahn hat die Gesellschaft sich strenge an die von der Staatsverwaltung erlassenen, oder die noch zu erlassenden, Bahnbau- und Bahnbetriebs-Vorschriften zu halten; und ist übrigens erst dann verpflichtet, an diesen Bahnstrecken

ein zweites Geleise anzulegen, wenn der einjährige Bruttoertrag die Ziffer von 250.000 fl. pr. Meile erreicht.

§. 17. Der Gesellschaft wird die Zusicherung gegeben, daß in dem Falle, als von dritten Personen die Concession zum Baue und Betriebe einer, in die derselben nach §. 1 überlassene Eisenbahn einmündenden neuen Zweigbahn, oder einer neuen Fortsetzungsbahn angesucht würde, ihr das Vorrecht gelassen werde, wenn sie dieselben Bedingungen eingeht, unter welchen dritte Personen sich zum Baue und Betriebe einer solchen Bahn anbieten, und wenn sie sich hiezu längstens binnen drei Monaten, nachdem ihr die Bedingungen bekannt gegeben werden, rechtsverbindlich erklärt. Dagegen versteht es sich von selbst, daß sich dieses Vorrecht nicht auf die bestehenden Bahnlinien (namentlich nicht auf die Bahn von Krakau ostwärts) erstrecke, worüber die Staatsverwaltung nach Belieben zu verfügen berechtigt ist.

§. 18. Die der Gesellschaft (§. 1) überlassene bereits im Betriebe stehende Eisenbahn sammt ihren beiden Flügelbahnen wird von der Gesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten besessen und benützt, welche in der zu §. 1 und §. 2 dieses Vertrages angeführten Privilegiumsurkunde und ihren beiden Nachträgen festgestellt, sodann in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 aufgeführt sind, insoferne nicht in diesem Vertrage eine andere Bestimmung getroffen ist.

Die Gesellschaft ist nach Maßgabe der kais. Verordnung vom 19. December 1853 verpflichtet, bei Dienstverleihungen die sich um eine Stelle bewerbenden und dazu geeigneten Militärs vor anderen Bewerbern zu berücksichtigen.

§. 19. Bezüglich der Fahrpreise für Militärpersonen und der Frachtsätze für Militärgepäck und Militärgut, haben die in dem Uebereinkommen vom 25. April 1853 als Nachtrag zum Privilegium enthaltenen Begünstigungen auch für diese Bahn zu gelten.

§. 20. Staatsbeamte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahn führenden Behörde, oder zur Wahrung der aus dieser Urkunde entspringenden Interessen des Aerars, die Eisenbahn benützen und sich mit dem Auftrage ihrer Behörde ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§. 21. Die Gesellschaft hat die Post nach Vorschrift des §. 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 zu befördern, ohne

dafür (außer der für ihre alte Nordbahnlinie gebührenden Pauschalvergütung von 10.000 fl. C. M. für die Postbeförderung) eine weitere Aufzahlung beanspruchen zu können. Auch ist die Postverwaltung im Wege des Handelsministeriums für einen von jeder Hauptstation täglich abzusendenden Zug die Abfahrtsstunden und dessen Schnelligkeit zu bestimmen befugt.

§. 22. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, ohne Entgelt Staatstelegraphen längs den Bahnen auf dem zu diesen gehörigen Grunde und Boden anzulegen, oder die zu der Eisenbahnunternehmung gehörigen Telegraphen zu benützen. Dagegen hat auch diese das Recht, für ihren eigenen Dienst Telegraphen zu errichten, und ihre Drähte an die Pfähle der Staatstelegraphen zu befestigen. Bei der Benützung ihrer eigenen Telegraphen ist sie aber nur auf die den Bahndienst ausschließlich betreffenden Mittheilungen beschränkt, und wird daher von der Staatsverwaltung beaufsichtigt.

§. 23. Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, die längs den Bahnen schon bestehenden oder noch zu errichtenden Staatstelegraphen durch die Bahnwächter unentgeltlich beaufsichtigen zu lassen, und jede Beschädigung der telegraphischen Vorrichtungen allsogleich der nächsten Telegraphenstation anzuzeigen.

§. 24. Der Bahnhof zu Krakau geht zwar gleichfalls mit den in §. 1 erwähnten Strecken in das Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft über. Dieselbe bleibt jedoch verpflichtet, der angrenzenden Bahnverwaltung diejenigen Theile des Krakauer Bahnhofes zur ausschließlichen, oder Mitbenützung zu überlassen, welche zur Fortsetzung des ordnungsmäßigen Betriebes der Strecke von Krakau nach Dembica, und der Flügelbahnen Wieliczka und Niepolomice erforderlich erscheinen. Insoferne die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft über diese Mitbenützung und die Bedingungen (das Entgelt) derselben kein gütliches Uebereinkommen mit der angrenzenden Bahnverwaltung zu Stande bringen sollte, unterwirft sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft diesfalls dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, welchem es auch vorbehalten ist, das Verhältniß der angrenzenden Bahnverwaltungen durch ein besonderes Reglement zu ordnen.

§. 25. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft bleibt verpflichtet, diejenigen Sendungen inländischer Kohle, welche in Szczakowa aufgegeben, oder mittelst einer Seitenbahn auf diese Station gebracht, und von Szczakowa auf der ganzen Strecke bis Krakau verfrachtet, und in

letzter Station abgeladen werden, um den ermäßigten Preis von $^3/_4$ kr. pr. Ctr. und Meile im 20 fl.-Fuß für diese letztere Strecke zu verführen. Die Gesellschaft wird in Szczakowa die eigenen Waggons dem k. k. Bergamte in Jaworzno nach Bedarf zur Verfügung stellen und für deren Benützung auf der Kohlenbahn keine Vergütung fordern.

Derlei Kohlensendungen dagegen, welche über Krakau hinaus befördert werden sollen, genießen bloß dann den ermäßigten Preis von $^3/_4$ kr. pr. Centner und Meile, wenn die Beförderung auf fremden Waggons ohne Vergütung einer Benützungsgebühr von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft bewerkstelliget wird; wohingegen die besagte Gesellschaft die leeren fremden Waggons unentgeltlich zu verführen hat, mit der Berechtigung, diese leeren Waggons in der Richtung von Krakau gegen Szczakowa mit Frachtgütern belasten zu dürfen.

Wenn die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft nach Verlauf von fünf Jahren den Beweis zu liefern im Stande sein sollte, daß die obige Gebühr die wirklichen Betriebskosten (mit Inbegriff einer fünfpercentigen Verzinsung des Anlagecapitals) nicht decke; so soll solche berechtigt sein, im Einverständnisse mit der Staatsverwaltung, eine angemessene Erhöhung des Frachtsatzes eintreten zu lassen. Für die Benützung der kleinen Bahnstrecke von der Einmündung der Kohlenbahn bei Szczakowa bis zur nahen russischen Eisenbahnstation, für den Kohlentransport, hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft keine Vergütung irgend einer Art anzusprechen. Ein besonderes Reglement zwischen dem k. k. Bergamte zu Jaworzno und der Nordbahngesellschaft wird zur gegenseitigen Erleichterung des Betriebes festgestellt werden.

§. 26. Sollten über den Sinn dieser Urkunde in seiner Durchführung bezüglich der privatrechtlichen Ansprüche und Verpflichtungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft sich Streitigkeiten ergeben, so sollen dieselben durch Schiedsrichter endgiltig entschieden werden. Im Falle eines solchen Streites hat der fordernde Theil den von ihm gewählten Schiedsrichter seinem Gegentheile gerichtlich und mit der Einladung bekannt zu geben, daß auch dieser einen Schiedsrichter erwähle und dem fordernden Theile namhaft mache. Erfolgt die Namhaftmachung nicht längstens binnen 14 Tagen nach der erwähnten, dem Gegentheile gerichtlich zugekommenen Verständigung, so ist der fordernde Theil berechtigt, auch den zweiten Schiedsrichter zu benennen, und ihn lediglich dem Gegentheile anzuzeigen.

§. 27. Sind die beiden Schiedsrichter nicht einig, so ernennen

beide Theile, und wenn sich diese nicht vereinigen, die beiden Schiedsrichter einen dritten. Wenn auch die beiden Schiedsrichter in der Wahl des dritten nicht übereinstimmen, so wird dieser unter den von den Schiedsrichtern Vorgeschlagenen durch das Los gewählt, welches von dem fordernden Theile gezogen wird.

§. 28. Dem übereinstimmenden Ausspruche der beiden, oder dem Ausspruche des dritten Schiedsrichters haben sich beide Theile mit Begebung jedes Rechtszuges oder Beschwerdeführung zu fügen; doch gilt dies von dem Ausspruche des dritten Schiedsrichters nur in soweit, daß die Entscheidung desselben nicht über die Grenze der Aussprüche des einen oder des andern der beiden Schiedsrichter gehe.

§. 29. Sollten diese Eisenbahnen mit ihren Zugehörungen in Zukunft sich nicht in gutem Stande befinden, so ist die Staatsverwaltung berechtigt, die Herstellung auf Kosten der Eisenbahnunternehmung zu besorgen, oder diese zu deren Herstellung zu verhalten. Ueber die in dieser Beziehung etwa streitig gewordenen Fragen in Betreff der Menge und Beschaffenheit der Zugehörungen ist gleichfalls in der oben bezeichneten Weise nach §§. 26, 27 und 28 durch ein Schiedsgericht zu entscheiden.

§. 30. Sollte die Staatsverwaltung während der Privilegiumsdauer der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft zu was immer für einer Zeit sich veranlaßt finden, die Bahnstrecke nach Oswiecim auf dem rechten Weichselufer bis Podgorze auszubauen, so wird dieselbe der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft den ordnungsmäßigen Betrieb dieser Strecke anbieten, und falls die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft längstens binnen 2 Monaten nach diesem Anbote erklärt, den Betrieb übernehmen zu wollen, mit derselben über die Bedingungen dieser Betriebsübernahme ein besonderes Uebereinkommen schließen, wobei auf die der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft durch die erwähnte Bahnstrecke etwa zugehenden Nachtheile eine billige Berücksichtigung zu nehmen sein wird.

Eine billige Vergütung der, der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft durch die genannte Flügelbahn zugegangenen Nachtheile hat auch in dem Falle stattzufinden, wenn in Betreff der Uebernahme des Betriebes kein Uebereinkommen zu Stande kommen sollte.

Zur Bekräftigung dessen wurde diese Urkunde in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt, und sowohl von Seite der Ministerien des Handels und der Finanzen, als auch von der Direction der Kaiser Fer-

dinands-Nordbahngesellschaft, unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung, unterschrieben.

Wien, am 26. Juni 1858.

Ritter v. Toggenburg m. p.,
k. k. Handelsminister.

Freiherr von Bruck m. p.,
k. k. Finanzminister.

Auf Grundlage des von der Generalversammlung ddo. 10. Mai 1858 zur definitiven Abschließung erhaltenen Mandates:

Die Direction
der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Dr. Andreas Zelinka m. p.,
Director.
Hermenegild Ritter v. Francesconi m. p.,
Generalinspector.

7.

Concessionsdirectiven vom Jahre 1838.

Seine k. k. Majestät haben mit den allerhöchsten Entschließungen vom 29. December 1837 und 18. Junius 1838, die in der Anlage enthaltenen allgemeinen Bestimmungen*) über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem zu genehmigen, und zugleich zu befehlen geruhet, daß dieselben ohne förmliche Kundmachung in den vorkommenden Fällen den Behörden Seiner Majestät als Directiven zu dienen haben, daß die hienach im Interesse der Staatsverwaltung sich ergebenden Vorbehalte den künftigen Concessionen ausdrücklich einzuschalten seien, und daß übrigens jeder einzelne Concessionswerber, wenn demselben eine vorläufige Bewilligung ertheilt worden ist, von den Behörden streng zu verpflichten sei, daß er die zur Abnahme von Actien sich meldenden Subscribenten und Actionäre bei der an dieselben ergehenden Aufforderung zur Theilnahme an dem Unternehmen möglichst vollständig von den aus ihrem Beitritte hervorgehenden Verbindlichkeiten und von den einer solchen Unternehmung bevorstehenden Bedingungen in Kenntniß setze, zu welchem Ende die Behörden auch dem Concessionswerber den Umfang der Verpflichtungen und Bedingungen mit möglicher Umständlichkeit zu bezeichnen, oder wenigstens im Allgemeinen anzudeuten haben werden.

---

*) Siehe die Beilage.

Uebrigens haben Seine Majestät bereits mit einem Allerhöchsten Cabinettschreiben vom 25. November 1837 zu erklären geruhet, daß Allerhöchstdieselben zwar der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten wissen wollen, Eisenbahnen auf eigene Rechnung zu erbauen oder zu betreiben, daß jedoch Allerhöchstdieselben in dem gegenwärtigen Zeitpunkte davon keinen Gebrauch zu machen beschlossen haben (Hofkanzleidecret vom 30. Junius 1838, Z. 15410/1287, an sämmtliche Länderstellen).

(Beilage.)

Allgemeine Bestimmungen

über das

in Gemäßheit der Allerhöchsten Entschließungen vom 29. December 1837 und 18. Juni 1838 bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem.

§. 1. Eisenbahnen, welche bloß für den eigenen Gebrauch des Unternehmers, und nicht für jenen des Publicums bestimmt sind, und welche zugleich nur auf eigenem Grunde erbaut werden, bedürfen außerdem durch die allgemein bestehenden Gesetze vorgeschriebenen Bauconsense keiner besonderen eigens hierauf gerichteten Bewilligung der Behörde.

Eisenbahnen dagegen, welche für den allgemeinen Gebrauch des Publicums bestimmt sind, können nur in Folge einer besonderen Bewilligung der Staatsverwaltung angelegt werden, welche letztere sich zugleich die besondere Beaufsichtigung dieses Zweiges der Betriebsamkeit vorbehält.

§. 2. Die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen wird den Privaten und ihrer Berechnung des Vortheils und des Ertrages, welchen sie hiervon mit Wahrscheinlichkeit erwarten können, überlassen, und denselben hiebei keine andere Beschränkung auferlegt, als welche wichtigere öffentliche Interessen erheischen.

In dem Falle, wo mehrere denselben Bahnzug erwählende Privatunternehmer zu gleicher Zeit mit ihren Gesuchen um Bewilligung hiezu zusammen treffen, ist sich in der Regel für jenen zu entscheiden, welcher dieselbe Bahnrichtung in einer längeren Ausdehnung verfolgen will. Wegen besonderer Rücksichten auf die Persönlichkeit der Bewerber oder auf die Art, wie sie die Unternehmung in Ausführung bringen wollen, kann jedoch einem Einzelnen die Bewilligung entweder ganz versagt, oder nur unter mehreren beigefügten beschränkenden Bedingungen ertheilt werden.

Den Behörden bleibt es übrigens vorbehalten, bei dem Zusammen

treffen mehrerer gleich geeigneter Bewerber um dieselbe Eisenbahnunternehmung die Concurrenz unter denselben zu eröffnen, und jenem Bewerber den Vorzug einzuräumen, welcher die geringste Dauer der Concession oder sonstige mindere Vorrechte anspricht, oder sich zur Bestimmung geringerer Tarifspreise anheischig macht.

§. 3. Zur Errichtung von Eisenbahnen ist eine zweifache, von der Allerhöchsten Schlußfassung abhängige Bewilligung erforderlich:

a) Eine vorläufige provisorische zur Veranstaltung aller Vorbereitungen, die zur künftigen Ausführung der Unternehmung nöthig sind, wobei eine angemessene Zeitfrist festgesetzt wird, binnen welcher diese Vorbereitungen vollendet sein müssen.

   Diese vorläufige Bewilligung gewährt einstweilen ein Vorrecht vor anderen Privaten, welche sich später für dieselbe Unternehmung melden könnten.

b) Eine definitive Bewilligung zur wirklichen Ausführung der Unternehmung.

Die vorläufige Bewilligung wird auch einzelnen Personen, die definitive Concession aber, in der Regel nur einer bereits gebildeten Actiengesellschaft oder einer fortdauernden moralischen Person ertheilt.

§. 4. Um die vorläufige Bewilligung zu einer Eisenbahnunternehmung zu erlangen, müssen folgende Vorbedingungen vorhanden sein.

a) Zur Anlegung der Eisenbahn in der angesuchten Richtung darf zuvor keinem anderen Privaten ein ausschließendes Recht verliehen worden sein.

b) Die Herstellung der angesuchten Eisenbahn muß überhaupt nützlich und keinem Bedenken unterworfen sein. Ein solches Bedenken tritt insbesondere auch dann ein, wenn durch die vorgeschlagene Bahnlinie die Errichtung einer anderen diese durchkreuzenden oder mit ihr parallel laufenden Bahn bedeutend erschwert oder verhindert würde, an deren künftigen Zustandekommen der Staatsverwaltung aus commerciellen und anderen öffentlichen Rücksichten viel gelegen ist.

c) Gegen die Modalitäten, unter welchen die Bittsteller die Ausführung beziehen, und welche so vollständig als zur Zeit möglich anzugeben sind, dürfen in öffentlicher Rücksicht keine Anstände obwalten.

d) Die Bittsteller müssen nach ihren persönlichen und äußern Verhältnissen dazu geeignet erscheinen, damit ihnen die Veranstaltung der diesfälligen Vorbereitungen anvertraut werden könne.

§. 5. Durch die vorläufige Bewilligung erhalten die Bittsteller das Recht, auf ihre Kosten alle erforderlichen Vorbereitungen in Absicht auf

die Aufbringung der nöthigen Geldmittel die Bildung eines Actienvereines, und die Vorerhebungen für die künftige Ausführung des Baues und des Transportes vorzunehmen, wobei sie über ihr Ansuchen von Seite der Behörden durch Mittheilung ämtlicher Notizen jede, den bestehenden Verwaltungsgrundsätzen entsprechende Hilfe und Unterstützung erhalten werden.

Dagegen übernehmen die Bittsteller nachstehende Verpflichtungen:

a) Sie haben die nöthigen Fonde entweder aus eigenem Vermögen oder durch Privatsubscription aufzubringen, und das Vorhandensein derselben nachzuweisen, nebstbei aber den Actienplan und die einstweilen im Wege eines Vereines der Theilnehmer entworfenen Statuten vorzulegen.

Die von den Bittstellern im Einverständnisse mit ihren Theilnehmern bearbeiteten Statuten sammt Actienplane, sind von den Behörden einer allseitigen und gründlichen Prüfung zu unterziehen.

Bei dieser Erörterung sind jene Bestimmungen, welche über die entsprechendste Art der Einrichtung solcher Privatvereine im Allgemeinen schon entweder erlassen worden sind, oder künftig werden gegeben werden, genau zu berücksichtigen, und zur Befolgung vorzuschreiben, nebstbei aber auch der Gesellschaft jene Modalitäten zur freiwilligen Annahme anzudeuten, welche von den Behörden für das Gedeihen der Unternehmung und insbesondere mit Hinsicht auf die besondere Natur der einzelnen Unternehmung als zuträglich erkannt werden. Rücksichtlich des Actienplanes ist die Zustimmung der Finanzverwaltung einzuholen, die Genehmigung der Statuten und des Actienplanes aber von der politischen Hofstelle mit dem Vorbehalte aller jener Aenderungen zu ertheilen, welche durch die später nachfolgende definitive Concession zur Eisenbahnunternehmung selbst verfügt, oder in deren Folge als zweckmäßig anerkannt werden sollten.

Erst nach dieser erhaltenen Genehmigung darf der Actienverein in öffentliche Wirksamkeit treten, und im eigenen Namen handeln.

b) Die Bittsteller und der an ihre Stelle folgende Actienverein haben zu bewerkstelligen, daß alle erforderlichen Vorerhebungen innerhalb der vorgezeichneten Frist mit möglichster Genauigkeit vollendet seien, namentlich hat der Actienverein das Gesuch um die definitive Bewilligung zur Ausführung der Unternehmung und um die Ausfertigung einer Concessionsurkunde, dann ein näher ausgearbeitetes Project über die ganze Unternehmung nebst den Voranschlägen über die Kosten und Erträgnisse zu überreichen.

Vorerwähnte Bestimmungen finden auch nach Thunlichkeit auf bereits

gesetzlich gegründete moralische Personen, so weit sie eine Eisenbahn errichten wollen, ihre Anwendung.

§. 6. Im öffentlichen und in dem eigenen Interesse der Privaten, haben die Behörden bei Prüfung des Actienplanes und Statutenentwurfes ihr Augenmerk dahin zu richten, daß die angetragene Unternehmung ernstlich gemeint, und nicht eine Vorspiegelung sei, um die Actien zu einem Börsespiele zu mißbrauchen, deshalb sind folgende Vorsichten zu beobachten:

a) Der im §. 5 sub a ausgesprochenen Verpflichtung zu Folge, hat die Behörde für jede einzelne Unternehmung eine Summe festzusetzen, welche durch die Theilnehmer schon bei Vorlegung des Entwurfes zu den Actienvereins-Statuten zugesichert sein muß.

b) Der Actionär, welcher die erste Einzahlung geleistet hat, bleibt, wenn er auch den erhaltenen Actieninterimsschein an jemand Andern veräußert, noch immer für die ferneren Ratenzahlungen so lange in Haftung, als die Umschreibung des Interimsscheines an den neuen Besitzer von der Gesellschaft nicht gut geheißen worden ist.

Die vor der erfolgten gänzlichen Einzahlung des Actienbetrages ausgestellten Interimsscheine bleiben von jeder Notirung auf der Börse und von dem gesetzlichen Verkehre durch Sensale ausgeschlossen.

§. 7. Das von dem Actienvereine oder einer fortdauernden moralischen Person vorgelegte Project zur Erbauung der Eisenbahn selbst, ist, bevor dasselbe zur Erlangung der Concession der Allerhöchsten Schlußfassung überreicht werden kann, einer sorgfältigen Prüfung zu dem Ende zu unterziehen, damit das Bauwerk selbst, und dessen Einzelnheiten, so weit letztere bekannt sind, nichts enthalten, was in irgend einer öffentlichen Rücksicht beanständet werden könnte, und hienach unzulässig oder einer Modification bedürftig wäre.

Diese Prüfung ist in jedem einzelnen Falle einer eigenen, bei der politischen Landesstelle niederzusetzenden Commission mit Zuziehung von Militär- dann technischen und mercantilen Sachverständigen und Abgeordneten der einschlägigen Behörden zu übertragen.

Die Vorsichten, welche von den Behörden mit Hinsicht auf die bereits gemachten Erfahrungen und technischen Entdeckungen als nothwendig oder besonders entsprechend erkannt werden, um die allgemeine Sicherheit zu bewahren, und namentlich benachbarte Gebäude, öffentliche Straßen und Brücken, oder die von der Eisenbahn Gebrauch machenden Personen vor Beschädigungen zu schützen, sind mit näherer Angabe oder wenigstens mit allgemeiner Andeutung unter die Bedingungen der Con-

cession aufzunehmen, oder der Eisenbahnunternehmung nachträglich zur Pflicht zu machen.

Dahin gehören insbesondere die Vorsichtsmaßregeln gegen Feuersgefahren, die Bezeichnung der Spur- und Geleisweite, des zulässigen Maßes, der Krümmungen der Bahn ꝛc. ꝛc.

§. 8. Der Umfang der Rechte, welche durch die Concession mehr oder weniger ausgedehnt zugestanden werden, wird durch nachfolgende Bestimmungen bezeichnet:

a) Die Eisenbahnunternehmung erhält das Recht, eine Eisenbahn auf der durch die Anfangs- und Endpunkte bezeichneten, und durch die Angabe der vorzüglichsten Zwischenpunkte näher bestimmten Bahnlinie zu erbauen, wie auch Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien für die Zeit, bis zum vollendeten Baue zu errichten, jedoch mit der Verbindlichkeit, die Baupläne der vorläufigen Prüfung und Genehmigung der Behörden zu unterziehen.

Dem zu Folge ist keinem Andern gestattet, eine andere dieselbe Bestimmung habende Eisenbahn für den Gebrauch des Publicums zu errichten, bei welcher es lediglich darauf abgesehen ist, dieselben Endpunkte mit einander in Verbindung zu bringen, ohne auf dem Bahnzuge neue in commercieller Beziehung wichtige Zwischenpunkte zu berühren.

Der Staatsverwaltung bleibt es jedoch ausdrücklich vorbehalten, einer anderen nachfolgenden Unternehmung die Bewilligung zur Anlegung einer Zweig- oder in fortgesetzter Verlängerung laufenden Eisenbahn zu ertheilen, ohne daß dagegen von Seite der ersten Unternehmung ein Einspruch erhoben oder eine Ersatzforderung gestellt werden könnte.

Solche Unternehmungen haben die Verpflichtung auf sich, wegen der wechselseitigen Benützung ihrer Bahnen zu dem Transportsbetriebe ein billiges Einverständniß unter sich zu treffen. Sollte ein solches Uebereinkommen nicht zu Stande kommen, so hat die politische Landesstelle, sobald von einem Theile darum nachgesucht wird, als Schiedsrichter einzuschreiten.

b) Einer gemeinnützig erkannten Eisenbahnunternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemäßheit des §. 365 des allg. bürg. Gesetzb. jedoch nur in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung für unumgänglich nothwendig erkannt werden.

Das Erkenntniß hierüber steht der politischen Landesstelle zu.

Wegen der angemessenen Entschädigung, welche für das in Anspruch genommene Privateigenthum zu leisten ist, soll vor Allem eine gütliche

Ausgleichung versucht werden. Wenn dieses mißlingt, so hat die Eisenbahnunternehmung die gerichtliche Schätzung bei der Realinstanz anzusuchen, und den durch die Schätzung festgesetzten Betrag an den Grundeigenthümer zu bezahlen, oder wenn die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme oder wegen anderer Hindernisse nicht geschehen kann, zur Realinstanz zu erlegen, wornach sie an dem Beginne des Baues in dieser Rücksicht nicht mehr gehindert werden darf. Sind jedoch bei der Schätzung nicht alle Vorschriften der Gerichtsordnung über den gerichtlichen Augenschein beobachtet worden; so bleibt den Grundeigenthümern, die auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu haben glauben, der Weg Rechtens vorbehalten. Auf gleiche Art ist auch für die bloß vorübergehende Benützung des fremden Eigenthumes dem, an dem Gebrauche seines Eigenthumes gehinderten Privaten die angemessene Vergütung zu leisten.

c) Wenn der bewilligte Bahnzug ein öffentliches Gut durch- oder überschreitet, so liegt es der Unternehmung ob, dieses nach jedesmaliger Anordnung der Behörden in solchen Bauvorkehrungen zu bewerkstelligen, durch welche der entzogene Theil dem allgemeinen Gebrauche durch eine andere Herstellung wieder vollkommen ersetzt, und sonst allen daraus zu besorgenden öffentlichen Nachtheilen vorgebeugt wird.

d) Wenn die Eisenbahn über eine öffentliche Brücke, oder einen öffentlichen Damm geführt wird, so hat sich die Unternehmung wegen des Gebrauches dieser Anstalten gehörig abzufinden.

e) Die Unternehmung erhält das ausschließende Recht, auf ihrer Bahn Personen und Sachen aller Art mit Zugvieh oder anderer Kraft zu transportiren, die Preise nach Umständen festzusetzen; doch ist der diesfällige Preistarif öffentlich kund zu machen, und bleibt es der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15% der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, auf Begehren der Postgefälls-Verwaltung alle Briefe, Schriften und Amtspakete ohne Vergütung zur Transportirung zu übernehmen.

Die Beförderung der übrigen, bei den Postämtern aufgegebenen Poststücke, liegt der Eisenbahnunternehmung nur gegen ein Entgelt ob, in Ansehung dessen mit der Postgefälls-Verwaltung das Uebereinkommen zu treffen, und dabei als Richtschnur anzunehmen ist, daß die Privaten für dergleichen mittelst der Postanstalt aufgegebenen Frachtstücke keine

größere Zahlung zu leisten haben, als wenn diese Frachtstücke der Eisenbahn unmittelbar zur Beförderung übergeben worden wären, und daß die Eisenbahnunternehmung den 25. Theil (4%) ihrer hierbei bezogenen Bruttoeinnahme der Postanstalt überlasse.

Eben so steht es der Finanzverwaltung zu, bei Personentransporten, wenn sie auf Eisenbahnen zwischen solchen Orten Statt finden, welche durch Staatspostanstalten verbunden sind, dann eine mäßige Gebühr und zwar in Form einer Abfindungssumme einzuheben, wenn die Ertragsverhältnisse mit Rücksicht auf die landesüblichen Zinsen, und den bei anderen Industrieunternehmungen vorkommenden Ertrag günstig sind.

Die Bemessung der Gebühr selbst hat im Einverständnisse mit der politischen Hofstelle zu geschehen.

g) Wenn die Militärverwaltung zur Beförderung der Truppen oder Militäreffecten von der Eisenbahn Gebrauch zu machen wünschet, so sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hiezu alle zum Transporte dienliche Mittel gegen Vergütung der sonst allgemein für Private bestehenden Tarifspreise sogleich zur Verfügung zu stellen.

§. 9. Die Dauer einer Eisenbahnconcession ist in der Regel auf höchstens 50 Jahre mit der beigefügten Bedingung festzusetzen, daß verhältnißmäßige Theile der Bahn in gewissen, für jede Unternehmung besonders auszumessenden mehreren Jahresterminen bei sonstigem Erlöschen der Concession vollendet sein müssen.

Unternehmungen für Bahnen von sehr langer Ausdehnung kann in besonders rücksichtswürdigen Fällen auch eine, 50 Jahre überschreitende Dauer der Concession zugestanden werden.

Nach Ablauf der Dauer, oder bei sonstigem Erlöschen der Concession, geht bei jenen Eisenbahnunternehmungen, welchen mittelst der Concession das Befugniß zur Expropriation verliehen worden ist, das Eigenthum an der Eisenbahn selbst an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über.

In diesem, so wie in jedem anderen Falle, verbleibt aber den Unternehmern das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportsgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Staatsverwaltung wird jedoch auf den Fall, wenn die Unternehmer in der für die Dauer der Concession bestimmten Zeit ohne ihre Schuld, keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen erlangt haben sollten, billige Rücksicht nehmen, und sich geneigt finden lassen, den

Unternehmern die Fortsetzung ihres Transportsbetriebes nach Maßgabe des erlittenen Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten.

§. 10. Die nächste Folge der erhaltenen definitiven Concession, mit welcher übrigens auch die Actienvereins-Statuten in genauen Einklang zu bringen sind, ist das Recht der Unternehmer zur wirklichen Ausführung zu schreiten, wogegen sie verpflichtet sind, die in der Concession aufgenommenen Bedingungen vollkommen zu beobachten, widrigens bei Nichtbefolgung oder Verletzung der diesfälligen Bestimmungen und nach vorausgegangener fruchtloser Warnung und Ahndung die Concession erlischt.

Die Behörden haben über die Erfüllung dieser Bestimmungen sorgfältig zu wachen, und sich von dem Fortschreiten der Unternehmung fortwährend in Kenntniß zu erhalten.

Die politische Landesstelle hat für jede, von einem Actienvereine besorgte Eisenbahnunternehmung einen Commissär zu bestellen, dessen Bestimmung es ist, jeden statuten- oder vorschriftswidrigen Vorgang der Unternehmung auf geeignete Art zu verhindern. Ohne auf die Leitung der Geschäfte, oder auf irgend einen Zweig der Gebahrung einen berathenden oder entscheidenden Einfluß zu nehmen, ist derselbe ermächtiget, allen Berathungen beizuwohnen, alle Acten und Rechnungsabschlüsse einzusehen, und alle ihm dienlich scheinenden Aufklärungen zu verlangen.

Der Aufwand, welcher für die öffentliche Verwaltung aus der Handhabung der besonderen Aufsicht über die ganze Bahn, und wegen der diesfalls erforderlichen eigenen ämtlichen Vorkehrungen entsteht, ist von der Eisenbahnunternehmung vollständig zu vergüten.

8.

Eisenbahn-Concessionsgesetz vom Jahre 1854.

Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, Nr. 238 R. G. B.,

giltig für alle Kronländer, mit Ausnahme der Militärgrenze,

betreffend

die Ertheilung von Concessionen für Privateisenbahnbauten.

In Gemäßheit der, von Seiner k. k. Apostolischen Majestät mit Allerhöchster Entschließung vom 8. September 1854 erhaltenen Ermächtigung, werden bezüglich der Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privateisenbahnen die nachstehenden Bestimmungen erlassen:

§. 1. Zur Anlage einer Eisenbahn, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem Grund und Boden, oder unter Zustimmung des Grundeigenthümers, welche vorläufig nachzuweisen ist, auf fremdem Grunde erbauen will, ist bloß der in den allgemeinen Gesetzen vorgeschriebene Bauconsens erforderlich. Derselbe kann nur ertheilt werden, nachdem Eisenbahnbauverständige mit ihrem Gutachten gehört wurden.

Zur Anlage einer Eisenbahn dagegen, welche bestimmt ist, als öffentliches Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen, oder wodurch eine Landstraße in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, ist die besondere Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung erforderlich, und zwar:

a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten;
b) die Concession zur Anlage der Bahn und der dazu gehörigen Gebäude selbst.

§. 2. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten steht dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Ober-Commando zu.

Die Concession der Bahnanlage wird von Seiner k. k. Apostolischen Majestät ertheilt.

§. 3. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten (§. 1, a) kann sowohl einzelnen Personen und vorschriftmäßig gebildeten Vereinen, als auch solchen Personen ertheilt werden, welche sich erst zu einem Vereine verbinden wollen. Dieselbe wird aber nur dann ertheilt, wenn weder in Bezug auf die Person des Concessionswerbers, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten dagegen ein Anstand obwaltet.

Wird diese Bewilligung von einem erst zu gründenden Vereine angesucht, so kann sie nur unter dem Vorbehalte ertheilt werden, daß die Bittsteller alle jene Bedingungen erfüllen, welche im Vereinsgesetze vom 26. November 1852 zur Erlangung der vorläufigen Bewilligung zur Gründung des Vereines, §§. 7—17, vorgeschrieben sind.

Personen und Vereine, welche eine solche Concession erhalten wollen, haben darum beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten anzusuchen und dem Gesuche den Plan des Unternehmens, insbesondere die Richtung der beabsichtigten Bahn, wenigstens in allgemeinen Umrissen, darzustellen, und die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

§. 4. Durch die Bewilligung zu den Vorarbeiten einer Eisenbahn erhält der Concessionswerber bloß das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projectirten Eisenbahn, mit Beobachtung der bestehenden Gesetze, unter Aufsicht der Behörden zu pflegen und die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungsarbeiten vorzunehmen.

Durch diese Bewilligung erhält der Concessionswerber dagegen weder ein Vorrecht auf die Concession der fraglichen Eisenbahn, noch ein sonstiges ausschließliches Befugniß.

Es kann daher die Bewilligung zu den Vorarbeiten rücksichtlich einer und derselben Eisenbahnlinie mehreren verschiedenen Personen ertheilt werden. Diese Bewilligung zu den Vorarbeiten hat bloß für den in derselben ausdrücklich bestimmten Zeitraum Giltigkeit; nach Beendigung dieses Zeitraumes ist diese Bewilligung als erloschen anzusehen, sie kann jedoch unter den oben angeführten Bedingungen wiederholt angesucht und ertheilt werden.

§. 5. Behufs der Erwirkung der Concession zum Baue einer Eisenbahn ist ein diesfälliges Gesuch beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten einzureichen, in welchem dargethan wird:

1. daß den Bittwerbern die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten zu Theil geworden ist;

2. daß die projectirte Bahn dem öffentlichen Interesse zum Vortheile gereiche;

3. auf welche Art die zu dem Unternehmen erforderlichen Geldmittel herbeigeschafft werden sollen;

4. dem Gesuche muß ein Plan des ganzen Unternehmens, das gehörig ausgearbeitete Project und der Kostenvoranschlag beigeschlossen sein;

5. dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, nach Umständen von den Concessionswerbern den Erlag einer Caution, oder bei Vereinen mindestens die Nachweisung zu fordern, daß bereits ein hinlänglicher Fond von den Theilnehmern für das Unternehmen gesichert sei.

§. 6. Bevor das Ansuchen um die Concession zum Baue einer Eisenbahn der Allerhöchsten Schlußfassung unterzogen werden kann, ist sorgfältig zu prüfen, ob das Bauwerk selbst und dessen Einzelnheiten nichts enthalte, was mit den bestehenden Gesetzen, mit den öffentlichen Rücksichten und mit bereits früher erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre. Insbesondere ist darauf zu sehen, daß die Anlage

der Bahn in einer Weise geschehe, damit jede Beschädigung der angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. s. w. vermieden werde. Zu diesem Behufe ist in jedem einzelnen Falle über Auftrag des Handelsministeriums von der Statthalterei des Kronlandes, welches die projectirte Eisenbahn durchzieht, unter ihrer Leitung eine Commission von Sachverständigen zu berufen, welche mit Zuziehung von Abgeordneten der competenten Militär- und Civilbehörden, dann der Betheiligten, soweit es erforderlich ist, auch an Ort und Stelle, den Befund aufzunehmen, und sodann über das Project ein wohl erwogenes Gutachten zu erstatten hat, worüber mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Ober-Commando das Einvernehmen zu pflegen ist.

§. 7. Die Concession zur Anlage einer Eisenbahn zur öffentlichen Benützung wird nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt. Diese kann die Dauer von neunzig Jahren nicht überschreiten, wohl aber nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse auf eine geringere Anzahl Jahre sich erstrecken.

Der Termin für die Dauer einer solchen Concession beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benützung des Publikums übergeben wird.

§. 8. Nach Ablauf der Dauer des Privilegiums geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Unternehmung hat die Bahn sammt Zugehör im brauchbaren Stande zu übergeben. Den Behörden wird es zur besonderen Pflicht gemacht, darüber zu wachen, daß in den letzten fünf Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden, wozu die Unternehmung nöthigen Falles durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten ist.

§. 9. Mit der erhaltenen Concession zur Anlage einer Eisenbahn sind der Regel nach (wenn die Concessionsurkunde nicht besondere Beschränkungen oder Vorbehalte in sich faßt) folgende Zugeständnisse verbunden:

a) Die Eisenbahnunternehmung erlangt das Recht, eine Eisenbahn nach der, in dem genehmigten Projecte vorgezeichneten Richtung zu erbauen.

In soferne behufs des Baues, und bis zur Vollendung desselben

beabsichtiget wird, Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, ist hiezu der Bauconsens einzuholen, und falls die Bahn auf fremdem Grunde errichtet werden soll, die Zustimmung des Grundeigenthümers beizubringen.

b) Die Eisenbahnunternehmung erhält durch die erlangte Concession in soferne ein ausschließliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Concessionsdauer *Niemandem* gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch, oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsverwaltung vorbehalten, auch während der Concessionsdauer die Bewilligung zur Anlage von *Zweigbahnen*, oder zu einer Eisenbahn in *fortgesetzter Richtung* der concessionirten Bahn, anderen Privatunternehmungen zu ertheilen, oder derlei Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

c) Einer gemeinnützigen Eisenbahnunternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemäßheit des §. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, jedoch lediglich in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung *unumgänglich nothwendig* erkannt werden.

Das Erkenntniß über das Maß dieser Nothwendigkeit steht der Statthalterei des bezüglichen Kronlandes und im weiteren Instanzenzuge dem Ministerium des Inneren zu. Vor der Ausübung dieses Expropriationsrechtes hat jedoch die Eisenbahnunternehmung über die Erwerbung des Grundes, und die hiefür zu leistende Entschädigung ein *gütliches Uebereinkommen* zu versuchen, und erst nach dem Mißlingen eines solchen Versuches um die Fällung eines förmlichen Expropriationserkenntnisses bei der bezüglichen Statthalterei anzusuchen. Nachdem dieses Expropriationserkenntniß in Rechtskraft erwachsen ist, hat die Eisenbahnunternehmung die *gerichtliche Schätzung* des zu expropriirenden Grundes bei der Real-Instanz zu erwirken, und den durch diese Schätzung festgesetzten Betrag an den Grundeigenthümer zu bezahlen, oder wenn die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme oder aus anderen rechtlichen Gründen nicht geschehen kann, zur Real-Instanz zu erlegen, wonach die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt, und an dem Baue in dieser Rücksicht nicht mehr gehindert werden darf. Sind jedoch bei der Schätzung nicht alle Vorschriften über den gerichtlichen Kunst-

befund beobachtet worden, so bleibt dem Eigenthümer, der auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu haben glaubt, in dieser Beziehung der Rechtsweg vorbehalten.

Auf ähnliche Weise ist über das Bedürfniß der zeitlichen Benützung fremden Eigenthumes, welches die Unternehmung behufs des bewilligten Eisenbahnbaues unumgänglich nothwendig hat, mit der Fällung des Erkenntnisses vorzugehen.

d) Die Unternehmung erlangt durch die Concession ferner das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesetzten Tarife zu befördern, insoferne der diesfällige Transport durch das Postregale nicht der Postanstalt ausschließlich vorbehalten erscheint.

§. 10. Die concessionirten Eisenbahnunternehmungen haben dagegen außer den schon in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen folgende Verbindlichkeiten gegenüber der Staatsverwaltung zu erfüllen:

a) Die Eisenbahnunternehmungen haben vor der Ausführung der concessionirten Bahn die Detailpläne der Bahn, aus denen die Steigungen und Krümmungen derselben entnommen werden können, die Spur- und Geleisweite derselben, in welcher Beziehung auf ein gleiches Maß hinzuwirken ist, das zulässige Maß der Bahnbreite zur Genehmigung vorzulegen, und beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objecte die allgemeinen Bau-, sowie die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen.

Dahin gehören insbesondere die Vorsichtsmaßregeln gegen Feuergefahr oder sonstige Beschädigungen ꝛc. ꝛc.

b) Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlaßt worden ist.

Die Eisenbahnunternehmungen haben ferner solche Vorkehrungen zu treffen, daß die angrenzenden Grundstücke, Gebäude ꝛc. durch die Bahn, weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften.

c) Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theile gestört oder unfahrbar gemacht werden, ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Die anstatt der zerstörten oder unfahrbar gewordenen neu hergestellten Wege, Brücken ꝛc. haben Diejenigen im brauchbaren Stande zu erhalten, welchen die Erhaltung der früheren Wege, Brücken ꝛc. oblag.

Dieselben können jedoch von der Eisenbahnunternehmung den Ersatz eines verhältnißmäßigen Theiles der Kosten in soferne ansprechen, als die Erhaltungskosten dieser Wege, Brücken ꝛc. durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind.

In soferne zur Herstellung der durch die Eisenbahn gestörten Communication besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten, z. B. an Brücken, Dämmen ꝛc. nothwendig sind, fällt der Eisenbahnunternehmung nicht bloß die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung zur Last.

d) Wenn die Eisenbahn über einen öffentlichen Weg, eine Brücke oder über einen Damm geführt wird, so hat die Eisenbahnunternehmung für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung (Absperrung) nach der jedesmaligen Anordnung der Behörden Sorge zu tragen, und sich wegen Benützung des Weges, der Brücke oder des Dammes gehörig abzufinden, für eine ähnliche Einfriedung (Absperrung) ist auch in jedem Falle zu sorgen, wo ein öffentlicher Weg über die Eisenbahn geht, oder in dieselbe einästet, oder wo sonst, wie z. B. an den Stationsplätzen, aus öffentlicher Rücksicht nach der Weisung der competenten Behörden eine Absperrung der Bahn sich als nothwendig zeigt.

e) Die festgesetzten, von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport, und für die Nebengebühren sind dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Bei der Festsetzung des Tarifes wird auf sämmtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen ꝛc. angemessene Rücksicht genommen.

Der Preistarif ist öffentlich kundzumachen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 Percent der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, bei dem Betriebe der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu fügen.

Die Eisenbahnunternehmung ist daher insbesondere auch zur unentgeltlichen Beförderung der Postsendungen und der Postbediensteten nach Vorschrift des §. 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung verpflichtet.

Wenn die Militärverwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militär-Effecten von den Eisenbahnen Gebrauch zu machen wünscht, sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hiezu alle zum Transporte dienlichen Mittel gegen Vergütung nach denselben Tarifsätzen zur Verfügung zu stellen, welche für diese Beförderung in dem jeweiligen Tarife der Staatseisenbahnen festgesetzt sind.

g) Die Eisenbahnunternehmung hat sich mit den angrenzenden Eisenbahnen (dieselben mögen zur Zeit der Concessionirung bereits errichtet sein, oder erst in der Folge erbaut werden) in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benützung der Bahn und der Betriebsmittel, und überhaupt bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse einzuverstehen.

Sollte ein gütliches Uebereinkommen nicht zu Stande kommen, oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen, so hat das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die erforderlichen Verfügungen von Amtswegen zu treffen, welchen Anordnungen sich sodann die Eisenbahnunternehmungen zu fügen haben.

h) Die Eisenbahnunternehmungen haben die Errichtung einer Staats-Telegraphenleitung längs der Eisenbahn auf ihrem Grunde und Boden, oder die Benützung ihrer allfälligen eigenen Telegraphen-einrichtungen unentgeltlich zu gestatten.

i) Die Eisenbahnunternehmungen sind ohne besondere Bewilligung der Staatsverwaltung nicht berechtiget, Anleihen mit Hinausgabe von Obligationen oder in Form von Actien-Emissionen oder Aufzahlungen auf die früheren Actien zu schließen.

Die vorstehenden Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen sind in soferne maßgebend, als in der diesfälligen Concessionsurkunde nicht eine besondere Ausnahme festgesetzt ist. Es bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen, einer Eisenbahnunternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern, oder andererseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird ꝛc., bei Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen.

§. 11. Die ertheilte Eisenbahn-Concession erlischt:

a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde;

b) wenn der Termin nicht zugehalten wird, welcher für die Vollendung der Eisenbahn oder einzelner Bahnstrecken, sowie für die Eröffnung des Betriebes in der Concessionsurkunde ausdrücklich vorgeschrieben worden ist, vorausgesetzt, daß in dieser Beziehung nicht aus besonders rücksichtswürdigen Gründen, z. B. wegen Eintreten unabwendbarer und unvorhergesehener Ereignisse eine besondere Nachsicht von der Staatsverwaltung erwirkt worden ist.

Im Falle b) bleibt zwar das erworbene Eigenthum an Grundstücken, Gebäuden ꝛc. (vorbehaltlich einer gesetzlichen Expropriation desselben) den Unternehmern; der Staatsverwaltung ist es jedoch unbenommen, einer anderen nachfolgenden Unternehmung die Concession zu dem fraglichen Eisenbahnbaue zu ertheilen, oder denselben auf Staatskosten zu vollführen.

§. 12. Wenn die Eisenbahnunternehmung ungeachtet wiederholter Ermahnung die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen oder wesentlichen Bestimmungen der Concessionsurkunde oder der Eisenbahn-Betriebsordnung zuwider handeln sollte, so kann das Handelsministerium die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Betriebsunternehmung anordnen.

§. 13. Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser Bestimmungen beziehen, sind von dem Rechtswege ausgeschlossen, und gehören vor die administrativen Behörden.

Baumgartner m. p.

9.

Statuten

der

Actiengesellschaft der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Bildung der Gesellschaft.

§. 1. Nachdem die Subscription auf Actien zu dem durch die Allerhöchste Privilegiumsurkunde ddo. 4. März 1836 bewilligten Baue einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit Nebenbahnen geschlossen ist, und durch die besonders ausgefertigte Cession ddo. 18. Mai 1836 die Abtretung des Privilegiums an die Actiengesellschaft vollzogen wurde,

so erklärt sich dieselbe, bestehend aus den rechtmäßigen Besitzern der Interims-Actienscheine, als vollständig und somit rechtsförmig errichtet.

§. 2. Der Fond zu dieser Unternehmung wird durch 14.000 Actien, jede zu 1000 Gulden Conventions-Münze, beigeschafft.

§. 3. Auf diesen Fond wurden 10 pCt. bereits eingezahlt.

§. 4. Auf die noch ausstehenden 90 pCt. des Actienbetrages müssen bis 30. October 1836, und so fort bis zur gänzlichen Einlage halbjährig 10 pCt. zur Gesellschaftscasse in Wien baar erlegt werden.

§. 5. Nach Bedarf für den Bau der Eisenbahn können diese Zahlungen auch früher eingefordert werden

§. 6. Die Bestimmung hierüber kommt der Gesellschaftsdirection zu.

§. 7. Die Einforderung früherer Zahlungen muß jedesmal drei Monate vor der beabsichtigten Zahlungszeit durch die österr. k. k. priv. Wiener Zeitung und durch die Allgemeine Zeitung zu Augsburg dreimal kundgemacht werden.

§. 8. Diejenigen Actionäre, welche binnen sechs Wochen nach Ablauf der vorgeschriebenen Frist die Einzahlung nicht geleistet haben, werden zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit binnen weiterer sechs Wochen aufgefordert.

§. 9. Sollten dieselben auch in dieser verlängerten Frist ihrer Zahlungsverbindlichkeit nicht nachkommen, so steht es in der Wahl der Gesellschaft, die saumseligen Actionäre der gesellschaftlichen Rechte verlustig zu erklären, und die von ihnen bereits geleisteten Zahlungen als Eigenthum der Gesellschaft einzuziehen, oder die Ansprüche auf die rückständigen Zahlungen im Wege Rechtens geltend zu machen.

§. 10. Alle Actionäre ohne Unterschied, dieselben mögen auch wo immer domiciliren, können wegen Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten gegen die Gesellschaft vor dem k. k. niederösterreichischen Mercantil- und Wechselgerichte belangt werden.

§. 11. Für die nach dem vorgeschriebenen Zahlungstage einlaufenden Beträge müssen von diesem Tage an 4 pCt. Verzugszinsen vergütet werden.

§. 12. Es steht den Actionären frei, die Einzahlungen ganz oder theilweise gegen ihnen zu leistende 4 pCt. Zinsenvergütung auch vor Ablauf der vorgeschriebenen Zahlungsfristen zu leisten.

§. 13. Die Actien werden den Eigenthümern verabfolgt, wenn der volle Betrag derselben eingezahlt ist.

Doch sind die Theilnehmer durch die Einzahlung der ersten Rate

von 10 pCt. des Actienbetrages in alle Rechte und Verbindlichkeiten aus dem Gesellschaftsvertrage bereits eingetreten.

§. 14. Bis zur Einzahlung des vollen Betrages ist der Actienantheil durch Interimsscheine bestätiget.

§. 15. Die Einzahlungen werden bis zu dem Zeitpunkte, zu welchem die Bahn für vollendet erklärt und nutzbringend sein wird, mit 4 pCt. Interessen verzinset.

§. 16. Von diesem Zeitpunkte an erhalten die Actionäre die von der Generalversammlung alljährig festzustellenden Dividenden.

§. 17. Nachdem 14.000 Actien gegen Einlage von 1000 Gulden Conventions-Münze für jede, und 100 Actien zu Folge Beschlusses der Generalversammlung vnm 25. April 1836 unentgeltlich ausgefertigt werden, so besteht die Gesellschaft aus 14.100 gleichen Antheilen an dem Fonde und an dem Erträgnisse der Unternehmung.

§. 18. Die Actien-Interimsscheine, so wie seiner Zeit die Actien selbst, können durch Indossirung und Umschreibung von einem Besitzer auf den andern übergehen; bei den Actien-Interimsscheinen kann jedoch die Umschreibung nur mit Genehmigung der Direction stattfinden.

So lange diese nicht erfolgt ist, haftet derjenige, auf dessen Namen die Actie ausgestellt ist, für die noch einzuzahlenden Raten.

§. 19.*) Der Umschreibung einer Actie auf mehr als zwei Theilnehmer und in anderer Theilung als in zwei gleiche Antheile wird nicht stattgegeben.

§. 20. Die Actionäre können aus dem gesellschaftlichen Verhältnisse niemals und in keinem Falle für mehr als die Einlage von 1000 Gulden Conventions-Münze per Actie in Anspruch gezogen werden. Es kann auch weder eine Solidarhaftung, noch eine Zuzahlung stattfinden

§. 21. In Verlust gerathene Actien, Interims-Actienscheine oder Coupons müssen bei dem k. k. niederösterreichischen Mercantil- und Wechselgerichte auf gesetzliche Art amortisirt werden.

Der Verbot während der Amortisationsfrist auf in Verlust ge-

---

*) Dieser Paragraph wurde im Jahre 1856 abgeändert wie folgt:

Zu §. 19. Der Umschreibung der zur Zeit des Generalversammlungsbeschlusses vom 30. April 1856 bestandenen 38.550 Stück Actien auf mehr als zwei Theilnehmer, und in anderer Theilung als in zwei gleiche Antheile wird nicht stattgegeben. Dagegen können die in Folge dieses Generalversammlungsbeschlusses, sowie in Folge der weiteren Beschlüsse der Generalversammlung in Zukunft zu emittirenden Actien auch in Antheilen von zweihundert Gulden ausgegeben, und fünf solche Antheile in eine Actie von tausend Gulden umgeschrieben werden.

rathene Actien, Interims-Actienscheine oder Coupons findet aber nur dann statt, wenn die Urkunde nicht au porteur lautet.

§. 22. Die Geschäfte der Gesellschaft sollen unter der Firma „ausschließend privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn" geführt, und es soll diese Firma bei dem k. k. niederösterreichischen Mercantil- und Wechselgerichte protokollirt werden.

§. 23. Die Actiengesellschaft steht in allen Rechtsangelegenheiten, worin sie als Beklagter erscheint, und kraft eines persönlichen Rechts belangt wird, unter dem k. k. niederösterreichischen Mercantil- und Wechselgerichte.

§. 24. Alle Mittheilungen an die Actionäre, welche rechtsverbindliche Folgen haben, geschehen auf die im §. 7 bezeichnete Art; und die in den Kundmachungen bezogenen Fristen laufen von dem Tage, an welchem dieselben zum ersten Male in die Zeitungsblätter eingerückt sein werden.

§. 25. Die Geschäfte der Gesellschaft werden durch die Generalversammlung, durch eine Direction und eine Administration geleitet.

Von der Generalversammlung.

§. 26.*) Jeder Actionär, welcher seit drei Monaten vor Abhaltung der Generalversammlung als Eigenthümer von zehn Actien in den Büchern der Gesellschaft vorgeschrieben erscheint, ist Mitglied der jeweiligen Generalversammlung.

§. 27. Die Einberufung der Generalversammlung geschieht nach Vorschrift der §§. 7 und 26, und muß vier Wochen vor deren Abhaltung veranlaßt werden.

§. 28. Wichtigere und außerordentliche Gegenstände der vorhabenden Berathung müssen der Kundmachung eingeschaltet werden.

§. 29. In den ersten Monaten eines jeden Jahres wird eine Generalversammlung gehalten.

---

*) Im Jahre 1856 erhielt dieser Paragraph folgende Fassung:

§. 26. Jeder Actionär, welcher seit drei Monaten vor Abhaltung der Generalversammlung als Eigenthümer von einer dem Nominalbetrage von zehntausend Gulden gleich kommenden Anzahl Actien in den Büchern der Gesellschaft vorgeschrieben erscheint, ist unter der Bedingung Mitglied der jeweiligen Generalversammlung, daß von demselben zehn auf seinen Namen lautende oder vorgemerkte Actien à fl. 1000 oder die dem vorstehenden Nominalbetrage von zehntausend Gulden entsprechende Anzahl von Actien à fl. 500 oder fl. 200, drei Wochen vor Abhaltung der Generalversammlung bei der gesellschaftlichen Hauptcasse gegen Empfangschein deponirt werden, welche er nach abgehaltener Versammlung wieder zurück erhält.

§. 30. Bei derselben sollen die Rechnungsabschlüsse für das abgelaufene Jahr zur Untersuchung vorgelegt, der Stand und die Fortschritte der Unternehmung, sowie auch die beabsichtigten wichtigeren Verfügungen für das nächste Jahr zur Kenntniß gebracht, und es soll über die hierauf gemachten Bemerkungen und Vorschläge der Mitglieder berathen werden.

§. 31. Außerdem sind folgende Gegenstände dem Beschlusse der Generalversammlung vorbehalten:

a) Bestimmung der jährlichen Dividenden.
b) Ausscheidung der Beträge für den Reservefond.
c) Wahl der Directionsmitglieder.
d) Verlängerung der Hauptbahn und Vermehrung der Seitenbahnen.
e) Bestimmung über die Art und Weise der Herbeischaffung der in diesen Fällen nöthigen Fonds.
f) Aenderung der Statuten.
g) Verlängerung der Dauer des Privilegiums.
h) Auflösung der Gesellschaft vor Ablauf der Dauer des Privilegiums.
i) Uebertragung desselben.

Für die in d, f und g bezeichneten Fälle hat die Generalversammlung die Direction zu ermächtigen, die Allerhöchste Genehmigung zu erbitten.

§. 32. Nach dem Ermessen der Gesellschaftsdirection können auch außerordentliche Generalversammlungen einberufen werden.

§. 33. Die Verhandlungen bei der Generalversammlung werden durch die Direction geleitet.

§. 34. Es steht aber jedem Mitgliede frei, Gegenstände der Berathung in Vorschlag zu bringen.

§. 35. Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse nach der relativen Stimmenmehrheit.

§. 36. Ueber die im §. 31 lit. d und f bezeichneten Gegenstände wird nach absoluter Stimmenmehrheit entschieden.

§. 37. Zum Beschlusse der im §. 31 lit. g, h und i bezeichneten Gegenstände ist die einhellige Meinung von drei Viertheilen der Stimmführer erforderlich.

§. 38.*) Jedes Mitglied der Generalversammlung hat nur Eine Stimme.

---

*) §. 38 wurde 1869 abgeändert wie folgt:

§. 38. Je 10.000 fl. C. M. Nominalwerth in Actien geben nach Maßgabe des §. 26 das Recht auf Eine Stimme. Jedoch darf ein Actionär im eigenen Namen

§. 39.*) Das Stimmrecht kann nur persönlich ausgeübt werden.

§. 40. Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse der Generalversammlung wird ein Protokoll aufgenommen.

§. 41. Die Generalversammlung wählt aus ihrer Mitte drei Ausschußmitglieder, welchen das Protokoll zur Prüfung und Unterfertigung vorzulegen ist.

§. 42. Diese Fertigung ist für die Actionäre verbindlich und dient als Absolutorium für die in dem Protokolle verzeichneten Verwaltungsgegenstände.

Von der Direction.

§. 43. Die Direction befaßt sich mit der Oberleitung aller Angelegenheiten der Gesellschaft und vertritt dieselbe als General- und Specialbevollmächtigter mit allen jenen Befugnissen, zu welchen nach §. 1008 des österreichischen bürgerlichen Gesetzbuches besondere und einzelne Vollmachten erforderlich wären.

§. 44. Die von der Direction innerhalb der Grenzen des ihr angewiesenen Wirkungskreises gefaßten Beschlüsse sind für die Gesellschaft verbindlich.

§. 45. Die Direction hat ihren Sitz in der Haupt- und Residenzstadt Wien.

§. 46. Dieselbe besteht aus zehn Mitgliedern.**)

§. 47. Der Cedent des Privilegiums S. M. Freiherr von Rothschild ist vertragsmäßig fortwährend Mitglied der Direction und kann seine Functionen persönlich oder durch einen eigens hiezu Bevollmächtigten versehen, welcher jedoch ebenfalls Theilnehmer der Gesellschaft sein muß.

§. 48. Die übrigen neun Directionsmitglieder werden von der Generalversammlung gewählt und bleiben nur zeitweise in ihren Functionen.

§. 49. Jeder Actionär kann als Directionsmitglied gewählt werden.

---

und als Bevollmächtigter anderer stimmberechtigter Actionäre zusammen nur fünfzig Stimmen in sich vereinigen.

*) §. 39 wurde 1869 abgeändert wie folgt:

§. 39. Das Stimmrecht in der Generalversammlung übt ein stimmberechtigter Actionär persönlich, oder durch einen stimmberechtigten Actionär, dem er dazu schriftliche Vollmacht ertheilt hat, — eine Gesellschaft durch einen ihrer registrirten Vertreter, — eine Körperschaft durch einen ihrer Vorstände, — eine pflegebefohlene Person durch ihren gesetzlichen Vertreter (Vater, Vormund, Curator).

**) Seit dem Jahre 1867 aus zwölf Mitgliedern.

§. 50. Mit dem Austritte aus der Actiengesellschaft erlischt das Recht zur Direction.

§. 51. Die bei Beginnen der Direction gewählten neun Mitglieder derselben haben durch drei Jahre in ihren Functionen zu verbleiben.

§. 52. In den nächstfolgenden drei Jahren treten jährlich drei derselben durch das Loos aus der Direction, in der Folge aber treten die jeweiligen drei Aeltesten im Amte aus.

§. 53. Die austretenden Directionsmitglieder können sogleich oder in der Folge wieder gewählt werden.

§. 54. Der Austritt und die Wahl der Directoren wird bei der jährlichen Generalversammlung vorgenommen.

§. 55. Jedes zu einer andern Zeit aus was immer für einem Grunde abgehende Directionsmitglied wird bei der nächsten Generalversammlung ersetzt.

§. 56. Die Directoren besorgen ihre Functionen ohne Entgelt.*)

§. 57. Sie wählen unter sich alljährig einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter desselben.

§. 58. Einer der Directoren hat die Mitsperre der Hauptcasse.

§. 59. Die Direction faßt ihre Beschlüsse nach der relativen Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder.

§. 60. Zur Giltigkeit eines Directionsbeschlusses ist die Anwesenheit von wenigstens fünf Directionsmitgliedern erforderlich. Die Einladung zu den Directionssitzungen, welche außer den hiezu schon im Voraus periodisch festgesetzten Zeitpunkten abgehalten werden, muß jedoch immer an alle Directionsmitglieder geschehen, und der Vorsitzende unter denselben hat solche Voreinleitungen zu treffen, um sich jederzeit über die vollständig an alle Mitglieder ergangene Einladung gehörig ausweisen zu können.

§. 61. Bei allfälliger Gleichheit der Stimmen zählt die Stimme des Vorsitzenden für zwei Stimmen.

§. 62. Der Vorsitz wird in Abwesenheit des hiezu gewählten Directors und des Stellvertreters von dem Aeltesten im Amte, und bei gleichem Amtsalter mehrerer Mitglieder von dem Aeltesten an Jahren geführt.

§. 63. Ueber die Verhandlungen der Direction werden besondere Protokolle aufgenommen.

*) Seit dem Jahre 1856 bezogen sie 1 pCt. des jährlichen Reinertrages, jedoch nicht mehr als 40.000 fl. alle zusammen, welcher Maximalbetrag 1867 auf 50.400 fl. erhöht wurde.

§. 64. Für Beschlüsse und Handlungen, welche den Statuten zuwiderlaufen, sind nur jene Directionsmitglieder verantwortlich, welche dieselben veranlaßt haben.

§. 65. Die Direction ernennt die Vorsteher der Administration und die denselben untergeordneten Beamten.

Von der Administration.

§. 66. Die Administration wird durch zwei besoldete Oberbeamte geleitet, und zwar durch einen Generalinspector und durch einen Generalsecretär.

§. 67. Der Generalinspector leitet nach Anordnung der Direction alle auf den Bau und die Erhaltung der Bahn sich beziehenden technischen Angelegenheiten. Seinem Wirkungskreise ist daher die Ausführung und Aufsicht alles dessen zugewiesen, was auf den materiellen Betrieb des Geschäftes, auf Maschinen, Requisiten, Utensilien, Transportserfordernisse, Bauten und die hiezu erforderlichen Individuen Beziehung hat.

§. 68. Der Generalsecretär leitet nach Vorschrift der Direction alle Kanzlei-, Cassen-, Correspondenz- und Rechnungsgegenstände, und alle mercantilischen Angelegenheiten.

§. 69. Beide Administrationsvorsteher und die ihnen untergeordneten Beamten erhalten ihre Instructionen von der Direction, und unterstehen den Anordnungen derselben, von welcher sie auch entlassen werden können.

§. 70. Die Gehalte der Administrationsvorsteher und Beamten werden von der Direction bestimmt.

§. 71. Die im §. 22 bezeichnete Firma wird jederzeit von einem Directionsmitgliede und dem Generalinspector oder Generalsecretär gemeinschaftlich gefertigt, und hat nur in dieser Form Rechtswirkung.

Vorstehende, mittelst Allerhöchster Entschließung ddo. Schönbrunn 25. October dieses Jahres der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft bewilligte, allein giltige Statuten werden der Gesellschaft anmit hinausgegeben.

Von der k. k. vereinigten Hofkanzlei.

Wien, den 4. November 1836.

Anton Friedrich Graf Mittrowsky,
Oberster Kanzler.

Wilhelm Freiherr v. Droßdick,
k. k. Hofrath.

Buchdruckerei Julius Klinkhardt, Leipzig.

HE 3057 .B57
Die Rechte der ausschl. priv.
Stanford University Libraries
3 6105 041 807 178

41